

50 SL Hh9/5

300

(1940-44)

A

Réparation des destructions résultant de la guerre anglo-allemande  
Obligation de réparer

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		29.	7.40		
	Note	31.	7.40		
Note du Chef allemand des Transports		22.	8.40		
Note de la C.F.A. au M. Guerre		21.	2.41	<i>ingénieur</i>	
Lettre du M. G. au M.T.P.		25.	2.41		
Lettre du M.T.P. au M.G.		26.	2.41		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		27.	3.41	<i>ingénieur</i>	
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		23.	5.41		
	C.A.	28.	5.41	39	Qd (f)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		29.	5.41		
Note de la H.V.D. à la S.N.C.F.		13.	8.41	<i>ingénieur</i>	
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		17.	7.42		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		21.	4.43		
Lettre S.N.C.F. au Cl de BEAUVILLE		22.	5.43		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		22.	5.43		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		10.	8.43		
Lettre SNCF au MTP		25.	2.44		
Note du MTP à la HVD		6.	4.44		
Lettre SNCF au MTP		18.	4.44		

Réparation des destructions résultant de la guerre anglo-allemande - Obligation de réparer



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 18 avril 1944

D 3351/0

Région de l'Est

Reconstruction des  
ouvrages d'art

**C O P I E**

Monsieur le Ministre,

Ve 000 430-5

Comme suite à vos dépêches du 19 février 1944 m'avisant du remboursement à la S.N.C.F. du montant de factures concernant la reconstruction de P.S. dans le département de la Meuse, vous m'avez fait connaître, le 28 mars, que le règlement de ces factures a été retardé par l'instruction complémentaire qu'ont rendue nécessaire les observations formulées par le Contrôleur des dépenses engagées auprès de votre Administration sur le coût des ouvrages et l'absence d'approbation des projets de travaux.

A la suite des explications fournies par notre Région de l'Est, vous voulez bien reconnaître qu'aucun texte ne nous impose de faire approuver la reconstruction d'ouvrages dont les dispositions antérieures ne sont pas profondément modifiées. Vous estimez cependant qu'en pareil cas, votre Administration doit être en mesure de se rendre compte de la charge qu'elle aura à supporter. Aussi serait-il utile, à votre avis, que la S.N.C.F. soumit aux Ingénieurs en Chef des Départements les devis des dépenses à engager, et ne passât à exécution qu'après approbation de ces devis.

Ainsi que vous le savez, c'est sur la demande formelle du Gouvernement qu'aussitôt après l'armistice, la S.N.C.F. prit toutes dispositions utiles pour rétablir dans les délais les plus réduits, les ouvrages d'art détruits sur son domaine. Il ne fut pas question alors de dresser des projets ni de solliciter des autorisations, mais simplement d'aboutir en mettant en oeuvre tous les moyens possibles. C'est précisément parce que la reconstruction a été affranchie de procédures incompatibles avec la rapidité qui était désirée, que la S.N.C.F. a pu mener ~~xxxxxx~~ à bien, dans un délai qui n'a pas dépassé sensiblement deux années, la tâche qui lui avait été confiée. Elle a dû pour cela s'adresser aux entreprises qu'elle savait être les plus qualifiées et les mieux dotées en personnel et en matériel,

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle  
et aux Communications - Direction des Routes - 1er Bureau.

étudier et décider de concert avec elles, souvent au cours de tournées sur le terrain, les mesures à prendre. Les bureaux d'études avaient alors pour rôle de traduire, de contrôler et de préciser les solutions envisagées : ils secondaient l'exécution mais n'en cristallisaient pas les formes en des projets pour la préparation desquels les éléments leur auraient souvent manqué.

En ce qui concerne le coût des ouvrages, considéré comme excessif, je crois devoir rappeler que les contrats importants établis et discutés avec les Entreprises pendant l'exécution même des travaux, ont été soumis au contrôle de la Commission des Marchés. Celle-ci a reconnu que les prix correspondaient bien aux conditions dans lesquelles les travaux étaient exécutés, et les a acceptés. Il ne semble pas que votre Administration puisse rechercher ou désirer une plus ample garantie.

Quant aux marchés de moindre importance (inférieurs à 2 M.) ils ont été établis en se basant sur les prix entérinés par la Commission des Marchés pour les marchés plus importants.

Si les conditions actuelles ne sont plus ce qu'elles étaient en 1940/1941, de nouvelles difficultés ont surgi qui compliquent sans cesse l'exécution des travaux. La remise en état du réseau ferroviaire, qui viennent à être avariés ou détruits, présentent tout autant d'urgence que dans la période qui a suivi l'armistice et même sont le plus souvent demandées avec autant d'insistance par les Autorités françaises que par les Autorités d'occupation. Elles nécessitent des examens et des décisions sur place et sont étudiées aux bureaux d'études en même temps que sont exécutés les travaux préparatoires.

C'est pourquoi la procédure consistant à dresser des projets et des devis et à les faire approuver, le cas échéant, par les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, avant tout commencement d'exécution des travaux, me paraît incompatible avec les nécessités actuelles. Elle me paraît aussi contraire à l'intérêt du Pays.

Je vous serais donc obligé de bien vouloir en dispenser la S.N.C.F.

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

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



MINISTERE DE LA PRODUCTION  
INDUSTRIELLE ET DES COMMUNICATIONS

*M. Blum*  
C O P I E

300

Direction des Chemins de fer

Paris, le 6 avril 1944

Services Techniques

3ème Bureau

LE MINISTRE SECRETAIRE D'ETAT A LA  
PRODUCTION INDUSTRIELLE ET AUX COMMUNI-  
CATIONS

Remise en état des installations du  
Chemin de fer en zone sud

*Meunier*  
à Monsieur le Président WINTGEN,  
Délégué du Ministre des Communications  
du Reich

A.C. 35 - 7

29, rue de Berri - PARIS (9°)

A la suite des critiques que vous aviez adressées à la S.N.C.F. sur les délais jugés excessifs dans lesquels elle procédait dans la zone Sud à la réparation des dommages causés à ses installations par des faits de guerre, je l'ai invitée à procéder à une étude d'ensemble de la question et à préciser les moyens qui devraient être mis à sa disposition pour lui permettre d'effectuer ces réparations dans les délais très courts que vous demandez.

La S.N.C.F. n'est pas outillée en principe pour effectuer les réparations rapides de destructions de guerre ; celles-ci incombaient antérieurement aux compagnies de sapeurs de chemin de fer, lesquelles disposaient notamment d'un matériel et de ponts provisoires spéciaux pour la réparation des destructions importantes. Elle se trouve, d'autre part, dans les circonstances actuelles, démunie de matériaux, de matériel et de personnel et ne peut guère compter sur l'aide des entreprises particulières qui manquent elles-mêmes de moyens.

La S.N.C.F. m'a adressé, le 25 février 1944, l'étude qui lui avait été demandée.

Il ressort de cette étude que, tant pour les réparations importantes de la voie que pour celles des ouvrages d'art, des lignes de télécommunication et, enfin, des lignes de contact de traction électrique, la S.N.C.F. aurait besoin de ressources supplémentaires importantes en matériel, matières et personnel.

Il ne serait pas possible, en fait, de réunir ces ressources supplémentaires sans faire appel aux Services allemands - essentiellement l'Organisation TODT - qui seuls, pratiquement, en ont la disposition.

Il semble dès lors que, pour résoudre le problème des réparations rapides de destruction de guerre importantes, la meilleure solution consiste à organiser entre la S.N.C.F. et l'Organisation TODT une répartition des tâches telle que l'Organisation TODT mette elle-même en oeuvre les ressources supplémentaires en

.....

300

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----

Le Président  
du Conseil d'Administration

C O P I E

Paris, le 10 août 1943

D. 3.410/9

Monsieur le Ministre,

En réponse à ma communication du 21 avril dernier (D. 3410/9), vous avez bien voulu, par lettre en date du 22 mai (Direction des Chemins de fer, Service Technique Sa : 1.733 a), me faire connaître qu'il vous semblait inopportun de soulever auprès des Autorités allemandes la question de savoir si l'art. 13 de la Convention d'armistice imposait au Gouvernement français la réparation des dommages consécutifs aux hostilités anglo-allemandes. Vous estimez que la question doit, en fait, être résolue par l'affirmative puisque vous nous invitez à rechercher, sur le plan technique, la solution au problème de main-d'oeuvre et de matières premières que posent les exigences de la H.V.D. et que vous êtes intervenu auprès de celle-ci pour qu'une main-d'oeuvre d'appoint nous soit éventuellement fournie et pour que la S.N.C.F. reste maîtresse de l'organisation et de la direction des travaux de reconstruction.

En vous remerciant de cette intervention, j'ai l'honneur de vous faire connaître que nous avons pris bonne note de vos instructions.

Je me permets d'ajouter que l'interprétation, acceptée par le Gouvernement français, de l'art. 13 de la Commission d'armistice me paraît régler le débat relatif à l'inclusion, dans les dépenses visées par l'article 3 de la Convention du 9 septembre 1939, des dommages causés aux installations ferroviaires par les bombardements anglo-américains.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

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

cause, la S.N.C.F. continuant de son côté à mettre en oeuvre ses ressources normales, soit en régie, soit avec l'aide de ses entrepreneurs habituels et aussi, naturellement, à arrêter en liaison avec la H.V.D. le programme d'ensemble des travaux.

C'est d'ailleurs la solution à laquelle vous avez déjà recouru en diverses circonstances, notamment, tout récemment, pour la réparation provisoire du pont sur le Doux, entre Tournon et Vion, détruit le 26 février 1944.

Signé : BICHELONNE.



22 MAI 1943

Le Ministre

à M.le Colonel de BEAUVILLE

Par lettre du 21 avril 1943 la SNCF me rend compte des graves problèmes de main-d'œuvre que suscitent la réparation des destructions causées par les bombardements anglais et les exigences croissantes des autorités d'occupation à cet égard.

Malgré l'effort exceptionnel réalisé, lors des derniers bombardements, pour mener à bien les réparations dans les délais les plus rapides, la HVD formule sans cesse des critiques sur la lenteur des travaux et l'insuffisance des moyens mis en œuvre et tend à se substituer à la SNCF pour organiser les opérations de reconstructions.

Cette ingérence de la HVD dans l'organisation des travaux de réfection se traduit par des mesures de deux sortes :

- 1°) déplacements de trains-mars,
- 2°) détachements incessants d'agents dont elle prône le déplacement pour renforcer les équipes de réparations.

Ces exigences ont pour conséquence de désorganiser les travaux normaux d'entretien des voies et des installations.

En effet, la SNCF ne parvient plus, à l'heure actuelle, à recruter le personnel nécessaire pour l'entretien courant et pour l'exécution de certains travaux de grosses réfections qu'il lui est impossible de différer plus longtemps.

Or, du fait des détachements d'agents un nombre considérable d'ouvriers se trouve détourné de sa tâche normale, tels notamment les centpenniers parmi lesquels des effectifs importants sont prélevés. Les transports et le déchargement des matériaux sont ainsi presque complètement arrêtés.

La situation n'est pas moins préoccupante en ce qui concerne les installations de signalisation, où la rareté des produits rend plus important que jamais le rôle de la main-d'œuvre.

Faute de produits de graissage, il est nécessaire de nettoyer plus souvent, à défaut de remplacements périodiques des pièces essentielles dont la défaillance risquerait de compromettre la sécurité, il faut effectuer des visites beaucoup plus fréquentes, rendues difficiles par la rareté des moyens de transport.

Enfin, dans l'impossibilité de recruter des ouvriers des entreprises, des travaux de gros entretien incombent actuellement aux agents de la SNCF en plus de l'entretien normal.

Ce sont toutes ces tâches essentielles qu'il faut sacrifier lorsque les agents sont appelés à l'improviste pour la réparation de destructions.



J'ajoute que ces déplacements posent pour le personnel des problèmes de logement et de nourriture qui deviendraient insolubles s'il fallait augmenter les effectifs des équipes de réparation.

Je vous serais, en conséquence, très obligé de bien vouloir protester énergiquement contre ces faits auprès de la HVD de Paris.

1°) Il conviendrait tout d'abord de vous élever contre les critiques formulées à l'encontre de la SNCF en ce qui concerne les moyens mis en oeuvre pour réparer les voies et installations endommagées. Les chiffres suivants témoignent, au contraire, de l'importance de l'effort réalisé :

après le bombardement de Rennes du 8 mars, il a été employé du 8 au 21 mars en moyenne 440 hommes de la SNCF et 120 hommes de l'entreprise. Du 22 au 31 mars il a été employé 230 hommes de la SNCF et 120 hommes de l'entreprise.

A Sotteville, il a été affecté 360 agents de la SNCF et 160 hommes de l'entreprise du 12 au 31 mars.

2°) Je vous demande ensuite, en faisant valoir les arguments ci-dessus exposés, de représenter à la HVD que l'effort consenti par la SNCF ne peut être plus longtemps continué sous peine de désorganiser l'entretien courant des voies et des installations et, partant, de compromettre la sécurité.

Au cas où des destructions graves se produiraient à nouveau et si les autorités d'occupation maintenaient leurs exigences, il serait indispensable qu'elles fournissent elles-mêmes à la SNCF une main-d'oeuvre d'appoint.

3°) Je vous prie, enfin, d'insister pour que la HVD renonce à s'immiscer dans l'organisation des travaux, laissant à la SNCF le soin de diriger les opérations de reconstruction dans les conditions qu'elle estime les meilleures.

Je vous serais obligé de bien vouloir me tenir au courant de l'exécution de cette démarche et de la suite qui lui sera réservée par les autorités d'occupation.

(s) SCHWARTZ

300

Secrétariat d'Etat  
à la Production Industrielle  
et aux Communications

Paris, le 22 mai 1943

-----  
Secrétariat Général des Travaux  
et des Transports

-----  
Service d'Etudes Générales

Le Ministre

-----  
Direction des Chemins de fer

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

-----  
Service Technique

-----  
SA 1735 a

Objet: Réparation par la S.N.C.F. des destructions  
résultant des hostilités anglo-allemandes.

Réf. : V/lettre D 3410/9 du 21 avril 1943.

Par lettre citée en référence vous me rendez compte des difficultés croissantes que suscitent la réparation des destructions causées par les bombardements anglais et les exigences des autorités d'occupation à cet égard.

Vous exposez que les conditions dans lesquelles la H.V.D. de Paris impose l'exécution des travaux de réfection posent de graves problèmes de main-d'œuvre et de matières premières.

Vous concluez en demandant que le Gouvernement déliaite les obligations qui, en vertu de la Convention d'Armistice, incombent à la S.N.C.F. en la matière, les exigences allemandes risquant de désorganiser à brève échéance les services d'entretien courant et, partant, de compromettre la sécurité.

J'estime que la discussion du problème juridique que vous soulevez est, à l'heure actuelle, inopportune. Les considérations qui, à l'époque, justifiaient une prise de position de principe sur le point de savoir si le Gouvernement français est tenu d'assurer la réparation des dommages consécutifs aux hostilités anglo-allemandes, sont, depuis lors, périmées et il ne saurait vous échapper combien il serait hasardeux de rouvrir une telle controverse.

C'est donc uniquement sur le plan technique qu'il convient de rechercher une solution aux problèmes de main-d'œuvre et de matières premières résultant des exigences allemandes.

En ce qui concerne les questions de main-d'œuvre, -emploi de personnel de trains-parcs, déplacement et détachement d'un nombre considérable d'agents - je charge le Colonel de BEAUVILLE, Chef de la Délégation française à Paris pour les Communications, de protester énergiquement auprès de la H.V.D. en présentant l'exposé détaillé des arguments et des faits invoqués dans votre lettre.

En outre, je lui demande d'insister auprès des autorités d'o

...



cupation pour qu'elles fournissent le cas échéant, une main-d'œuvre d'appoint.

Enfin le Colonel de BEAUVILLE s'efforcera d'obtenir que la H.V.D. de Paris ne s'immisce pas dans l'organisation des travaux, laissant à la S.M.C.F. le soin de diriger les opérations de reconstructions sans se substituer à elle pour ordonner des déplacements de personnel.

Je vous transmets pour information copie de cette lettre.

En ce qui concerne les fournitures de matières premières effectuées par la S.M.C.F. je fais étudier par mes Services les solutions propres à lui obtenir l'attribution de contingents supplémentaires correspondant aux quantités qu'elle a avancées.

Je vous tiendrai au courant du résultat des négociations sur l'un et l'autre point.

Le Conseiller d'Etat  
Secrétaire Général des Travaux et Transports  
au Secrétariat d'Etat aux Communications,

Signé: SCHWARTZ.

D 3410/9

21avril 1943

Monsieur le Ministre,

A plusieurs reprises, et en particulier par ma lettre D 3410/9 du 12 février 1941, j'avais appelé votre attention sur le problème que pose, pour la S.N.C.F., la réparation des destructions de toute espèce résultant des hostilités entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Par lettre SA 307 du 23 mai 1941, vous nous avez donné comme ~~xx~~ instruction d'assumer ces réparations, dans des conditions qui excluent, toutefois, toute participation à des opérations de guerre.

Mais, sur la question de droit, vous nous faisiez connaître que les prescriptions d'exécution de la Convention d'Armistice, n'ayant pu viser que la remise en état et l'entretien normaux, ne sauraient être invoquées dans la circonstance par les autorités d'occupation; vous nous invitiez à défendre ce point de vue dans nos rapports avec elles, en attendant confirmation de l'accord du département de la Guerre, alors chargé de la direction des Services d'Armistice.

Cependant, le Chef allemand des Transports, par lettre du 13 août 1941, a repoussé l'interprétation donnée par le Secrétariat d'Etat aux Communications et affirmé que la S.N.C.F., en application de l'article 13 de la Convention d'Armistice, était tenue d'exécuter, sur l'ordre du Chef des Transports, tous travaux de réfection.

Bien qu'à notre connaissance ce point de droit n'ait pas été définitivement tranché, nous n'avons pas, jusqu'à ces derniers temps, rencontré de difficultés particulières, les destructions ayant été relativement peu importantes et espacées.

Mais, depuis quelques mois, les bombardements deviennent beaucoup plus nombreux et violents et la remise en état des installations détruites ou avariées pose de difficiles problèmes de main-d'oeuvre et de matériaux, aggravés par les exigences croissantes de la H.V.D. Paris, laquelle s'appuie précisément sur les termes de la lettre du 13 août 1941 précitée du Chef allemand des Transports pour peser sur la S.N.C.F.

A - Main-d'oeuvre -

Quels que soient les efforts faits par la S.N.C.F. pour mener les réparations rapidement, des critiques sont formulées sur la lenteur des travaux, sur l'insuffisance des moyens mis en oeuvre; d'autre part, la H.V.D. ordonne à son gré le déplacement des trains-parcs, sans souci de la gêne qui en résulte pour notre entretien.

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



C'est ainsi qu'à Rennes, qui a subi le 8 mars de graves dommages, la H.V.D. s'est plainte vivement du délai "excessif" mis à réparer. Or un effort exceptionnel avait été fait au contraire pour remettre rapidement en état les installations détruites; les chiffres ci-après en font foi :

- du 8 au 21 mars, il a été employé, en moyenne 440 hommes de la S.N.C.F. et 120 hommes de l'entreprise;

- pendant la période du 22 mars au 31 mars il a été employé 230 hommes de la S.N.C.F. et 140 hommes de l'entreprise;

- à Sotteville: 360 agents S.N.C.F. et 150 hommes de l'entreprise ont été occupés en moyenne du 12 au 31 mars; les effectifs sont actuellement plus considérables encore.

Il ne vous échappera pas, Monsieur le Ministre, que non seulement nos Services ne peuvent pas aller au delà de cet effort sans dommage sérieux pour l'entretien, mais même qu'il ne saurait être soutenu longtemps. Vous n'ignorez pas, en effet, qu'en dépit de nos efforts nous n'arrivons pas à recruter le personnel nécessaire à l'entretien courant de nos installations, ni à réunir les entreprises indispensables à la réalisation des rares travaux de grosses réfections que nous ne pouvons différer plus longtemps : les causes en sont trop connues pour que j'insiste.

D'autre part, le détachement et le déplacement de nombreux agents bouleversent l'organisation de l'entretien et nuisent au bon rendement; en particulier, les équipes de cantonniers, sur lesquels des effectifs importants sont prélevés, ne peuvent plus exécuter les travaux normaux et doivent limiter leur activité à des besognes moins utiles; le transport et le déchargement des matériaux; en particulier du gravillon, sont complètement perturbés. En bref, si ces déplacements devaient devenir fréquents, ce serait, très rapidement, la désorganisation de l'entretien.

La situation est tout aussi grave en ce qui concerne les installations de signalisation, où la rareté des produits rend plus important que jamais le rôle de la main-d'oeuvre.

A défaut de produits de graissage, il faut nettoyer plus souvent. A défaut de remplacements périodiques des pièces essentielles dont la défaillance risquerait de compromettre la sécurité, il faut effectuer des visites beaucoup plus fréquentes, rendues difficiles par la rareté des moyens de transports.

A défaut d'entreprises, bien des travaux de gros entretien incombent actuellement à nos agents en plus de l'entretien normal. Ce sont toutes ces tâches essentielles auxquelles ils ne parviennent déjà pas à suffire qu'il faut sacrifier lorsque nos agents sont appelés à l'improviste pour la réparation de destructions.

Enfin, ces déplacements posent pour le personnel des problèmes de logement et de nourriture qui deviendraient insolubles

.....

s'il fallait renforcer davantage les effectifs des équipes de réparation.

## B - Matériaux -

Le problème des matériaux demande, lui aussi, une solution immédiate.

Les réparations des destructions entraînent la mise en oeuvre de quantités de matériaux considérables au regard de nos ressources. Le tableau ci-dessous donne, à titre indicatif, les besoins de matériaux de construction pour les réparations de Hellemmes (suite au bombardement du 13 janvier 1943), Rennes (bombardement du 8 mars 1943), Sotteville (Bombardement du 12 mars 1943).

	Hellemmes (réparation définitive) ---	Rennes (réparation sommaire) ---	Sotteville (réparation sommaire) ---
Métaux ferreux (non compris rails et appareils de voie) .....	174,8 t	14 t (env.)	20 t
Ciment - en tonnes .....	258	30 d°	80 (env.)
Briques - en mille .....	1.061	11	17
Tuiles - en mille .....	96	20	49
Ardoises - en mille .....	-	5	34
Zinc ou rubafer - en m <sup>2</sup> .....	1.000 (env.)	-	-
Rubéroïd ou carton bitumé-en m <sup>2</sup> .	-	1.550	225
Vitrex - en m <sup>2</sup> .....	-	2.500	1.300
Verres à vitres - en m <sup>2</sup> .....	16.700	160	800
Bois de charpente - en m <sup>3</sup> .....	164	env. 30	env. 40
Planches et voliges - en m <sup>2</sup> .....	12.000 (env.)	2.500	2.900

Pour réparer les installations de voie détruites par bombardements ou sabotages il a été employé pendant la période comprise entre le 28 janvier et le 12 mars 1943:

3.800 km de rails (200 t. environ) sur le Nord,  
16.600 km de rails (800 t. environ) sur l'Ouest.

Quant au matériel électrique et de signalisation, le seul bombardement de Saint-Pierre-des-Corps du 6 juin 1942 nous a coûté 25 t. de cuivre à soit plus que notre contingent mensuel pour les caténaires, qui n'est que de 20 t.; je vous signale également que

.....



les bombardements de Rouen et de Sotteville ont absorbé 61 km de câble téléphonique et 22 km de câble armé.

Enfin, les réparations des destructions nécessitent des déplacements rapides d'où un supplément de consommation d'essence : par exemple, les transports consécutifs aux destructions survenues sur la Région de l'Ouest au mois de mars 1943 ont entraîné la consommation de 2.400 litres d'essence (alors que l'allocation mensuelle totale de la Région est de 7.000 litres).

Vous connaissez trop bien, Monsieur le Ministre, la situation des contingents consentis à la S.N.C.F., notamment en produits ferreux (1) et en ciment et la situation des stocks de matériel électrique et de signalisation (2) pour ne pas saisir l'importance des prélèvements qui nous sont ainsi imposés. De toute évidence, il nous est impossible de faire face à la situation si les moyens nécessaires ne sont pas mis immédiatement à notre disposition.

Il nous apparaît que la seule solution susceptible, compte tenu des difficultés actuelles d'assurer l'exécution rapide des premières réparations indispensables est de constituer immédiatement, sur des contingents qui nous seraient spécialement alloués et avec des priorités absolues de fourniture, des stocks relativement importants de matériaux de construction, de voie et de matériel électrique et de signalisation. Ces stocks seraient reconstitués par l'attribution de nouveaux contingents et de nouvelles priorités au fur et à mesure que des prélèvements y seraient effectués pour réparations.

En résumé, il nous apparaît que la S.N.C.F. fait actuellement le maximum possible pour remettre en état les installations détruites par faits de guerre, s'agissant, comme vous le souligniez dans votre lettre du 23 mai 1941, d'un outil nécessaire à la vie du Pays.

Faire plus, c'est-à-dire y consacrer davantage de moyens même au détriment de l'ensemble de notre exploitation, dépasserait le cadre de vos directives et pourrait prendre le caractère d'une participation aux opérations de guerre.

Il semble donc important que la limite des obligations de la S.N.C.F. nous soit fixée par le Gouvernement.

A tout le moins, si la position définie par le chef allemand des transports dans sa lettre du 13 août devait s'imposer à nous, conviendrait-il que les autorités d'occupation ne désorganisent pas notre entretien par des exigences excessives et nous fournissent la main-d'œuvre d'appoint ainsi que les matériaux nécessaires pour assurer les réparations ?

Veuillez agréer, ... Signé: FOURNIER.

- (1) Le contingent attribué à la voie qui n'était que de 800 à 1.000 t. pour chacun des trois derniers trimestres est tombé à néant pour le trimestre en cours.
- (2) L'insuffisance des contingents ne permet pas aux fournisseurs de satisfaire régulièrement à leurs commandes et nous avons déjà un gros arriéré sur nos besoins immédiats notamment pour l'entretien des transmissions, câbles, matériel télégraphique et caténaires.

D. 61341 - 6

15 juillet 1942

Monsieur le Ministre,

Par dépêche D.G.T. Service Economique, 1er Bureau, du 28 mai 1942, vous avez bien voulu me faire savoir que vous ne pouviez souscrire à l'interprétation que nous vous avons donnée dans notre lettre du 7 avril 1942, des dispositions de l'article 3 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre.

Cet article stipule que seront remboursées par l'Etat "les dépenses engagées par la S.N.C.F. à la demande de l'autorité militaire pour procéder ... au renouvellement ou à la réparation d'installations ou de matériel détruits ou détériorés du fait des hostilités". Vous admettez que, pendant les hostilités, la S.N.C.F. ait pu être amenée à effectuer spontanément certains travaux urgents de reconstruction et que l'on considère que ceux-ci ont été demandés une fois pour toutes par l'autorité militaire. Par contre, il ne vous paraît pas possible d'envisager l'application des mêmes dispositions aux travaux de remise en état effectués, dans la zone occupée, après la cessation des hostilités en exécution de la Convention d'armistice ou à la suite de destructions dues à la continuation de la guerre anglo-allemande.

Vous estimez que la participation de l'Etat à ces dernières dépenses ne saurait être déterminée tant que la législation sur les dommages de guerre ne sera pas fixée et vous nous invitez à inscrire, pour le moment, lesdites dépenses à un compte spécial.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la S.N.C.F. ne peut, quant à elle, que maintenir, sur ce dernier point, la position dont, à diverses reprises, nous vous avons déjà donné les éléments essentiels.

Sans doute, ainsi que vous l'observez, l'Etat n'a-t-il pas encore arrêté les principes suivant lesquels il acceptera de pourvoir, en droit commun, au remboursement des charges consécutives aux dommages causés par la guerre, et nous n'aurions aucune difficulté à admettre de ce chef l'ajournement de toute décision quant aux travaux effectués par nous depuis l'Armistice si les droits que nous pouvons faire valoir devaient s'inscrire dans le cadre de la législation générale à intervenir.

Mais, en fait, ainsi qu'il résulte des considérations que je crois devoir rappeler ci-après, la situation dans laquelle se trouve placé le chemin de fer n'est en rien comparable à celle des sinistrés auxquels s'appliquera éventuellement cette législation.

L'article 13 de la convention d'Armistice stipule expressément que le Gouvernement français devra veiller à ce que les moyens et voies

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-



de communication de toute nature demeurent dans l'état dans lequel ils se trouvaient au moment où cette convention a été signée et à ce qu'ils ne soient endommagés d'aucune façon ni détruits. En exécution de ces dispositions, le Gouvernement s'est engagé à procéder, sur ordre du haut commandement allemand, à tous les travaux de réparations et de reconstructions nécessaires. A diverses reprises, et notamment dans notre dépêche D.G.T. 1er Bureau du 21 octobre 1940, vous avez insisté auprès de nous pour que nous menions nous-mêmes ces travaux le plus rapidement possible.

Vous voudrez bien reconnaître, dans ces conditions, qu'à la différence des autres sinistrés, demeurés seuls juges, dans chaque cas, de l'opportunité d'entreprendre ou non la remise en état de leurs biens, nous n'avons eu vraiment aucune possibilité de nous soustraire à l'obligation qui nous était faite de procéder aux réfections que comportait la reconstitution des dépendances de notre réseau endommagées au cours de la guerre franco-allemande.

Il ne nous apparaît pas, par ailleurs, qu'il y ait, à cet égard, à distinguer selon que l'autorité allemande nous a demandé de réparer ou que nous ayons réparé de notre propre initiative en zone occupée.

Le cas est exactement le même pour les travaux de remise en état effectués directement par l'armée d'occupation, travaux pour lesquels cette armée a pu, soit réquisitionner notre matériel soit nous présenter par la suite des décomptes.

Cette situation, dans son ensemble, est assurément identique à celle que prévoit l'article 3 de la convention du 9 septembre 1939 et en considération de laquelle ce texte, abstraction faite des décisions qui pourront prévaloir, sur le terrain du droit commun, en matière de réparation de dommages de guerre a, dès à présent, prévu en faveur de la S.N.C.F. des modalités spéciales de remboursement. Nous persistons donc à penser que nous sommes fondés à revendiquer, en l'espèce, l'application de dispositions identiques à celles dudit article.

Au surplus, indépendamment même de tout accord préalable et sur le seul plan des principes qui régissent la responsabilité, ne saurait-il être contesté que notre Société, à la différence des autres sinistrés, se trouve fondée à invoquer, en la circonstance, à l'encontre de l'Etat, un véritable droit au remboursement des sommes qu'elle a dépensées. Le Gouvernement français a seul souscrit les engagements stipulés dans la Convention d'armistice et, en acceptant nous-mêmes à sa demande formelle, de les exécuter, nous n'avons fait qu'agir pour son propre compte. D'une manière plus générale, une charge qui nous est particulière nous a été imposée et il ne peut qu'être conforme à la stricte équité que nous en obtenions, sans plus attendre, le dédommagement intégral.

Je crois devoir ajouter que la même obligation de réparer, en vertu des mêmes principes que ceux indiqués ci-dessus, nous incombait en ce qui concerne les destructions causées par la continuation de la guerre anglo-allemande. Comme je le rappelais dans ma lettre du 2 octobre 1940, le Chef allemand des Transports, en réponse, le 22 août

1940, au questionnaire que nous lui avons soumis le 31 juillet sur les modalités de réparations des dommages causés par la force anglaise, a signifié qu'il refusait de "discuter les raisons qui nécessitent des travaux d'entretien". Ceci revient à dire que les autorités d'occupation n'ont jamais fait aucune différence entre les destructions causées par la guerre franco-allemande et celles résultant de la poursuite de la guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Les dépenses que nous avons engagées au titre de ces dernières destructions doivent donc également nous être remboursées dans leur intégralité.

En définitive, la S.N.C.F. considère que, du chef de l'ensemble des travaux qu'elle a dû exécuter en vue de la remise en état de ses installations et de son matériel depuis l'armistice, elle a d'ores et déjà une créance certaine sur le Trésor, et elle ne saurait, pour sa part, la laisser prescrire.

Nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de bien vouloir reprendre à nouveau l'examen de la question, en insistant de la façon la plus pressante pour que soit définitivement écartée la solution à laquelle s'est tenue jusqu'ici votre Département.

Veuillez agréer, .....

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

D.3410/9

Paris, le 29 mai 1941

Monsieur le Ministre,

Par lettre en date du 23 mai 1941, répondant à ma communication du 27 mars, vous avez bien voulu nous préciser le point de vue à défendre dans nos rapports avec les autorités d'occupation au sujet de la réparation des destructions et dommages de toute espèce résultant des hostilités entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Nous donnons, dès maintenant, toutes instructions pour que toutes les dépenses de cette nature exposées ou à exposer par la S.N.C.F. en l'espèce soient comptabilisées à part et portées à un compte spécial d'attente.

Nous étudions actuellement, sur le vu des cas d'espèce qui se sont déjà présentés, et eu égard aux directives émanant des autorités d'occupation, les propositions que nous aurons à vous présenter au sujet de l'imputation définitive de ces dépenses.

Nous prenons note du fait que nous ne sommes pas, à votre avis, tenus par la Convention d'Armistice de réparer les destructions survenues à la suite d'actes de guerre postérieurs au 25 juin 1940, mais que nous devons, en fait, assumer cette réparation dans toute la mesure où l'exigent les besoins du Pays. Enfin, nous prenons note également du fait que nous ne devons entreprendre la réparation d'installations militaires ou d'intérêt exclusivement militaire que sur réquisition des autorités d'occupation.

Veuillez agréer, .....

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER



28 mai 1941

800

Questions diverses

- f) Réparation des destructions résultant  
de la guerre anglo-allemande.

Pas de P.V.  
Sténo (p.39)

M. LE PRESIDENT.- Nous avons écrit à plusieurs reprises à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications au sujet de l'imputation des dépenses de réparation des destructions causées par la guerre anglo-allemande.

Nous venons de recevoir, en réponse, la lettre suivante en date du 23 mai 1941.

"Vous avez, à plusieurs reprises et pour la dernière fois par une lettre du 27 mars adressée à mes Services de Vichy, attiré mon attention sur le problème que pose, pour la S.N.C.F., la réparation des destructions de toute espèce résultant des hostilités entre l'Allemagne et l'Angleterre.

"Vous rappelez que, le 7 février, la W.V.D. de Paris a posé le principe que la Convention d'Armistice vous faisait une obligation de réparer toutes les destructions, quelles qu'en fussent d'ailleurs la nature ou la cause, et vous sollicitez à nouveau mes instructions tant en ce qui concerne l'exécution même de ces remises en état que de la prise en charge des frais.

"En ce qui concerne l'imputation des dépenses afférentes aux travaux que la S.N.C.F. a exécutés ou devra exécuter à l'avenir, je vous ai donné comme instruction de porter ces dépenses à un compte d'attente qui sera soldé ultérieurement après qu'aura été tranchée la question du débiteur définitif. De même, doivent être mises à la charge des Autorités d'occupation - et en cas de refus de celles-ci doivent être inscrites à un compte d'attente - toutes dépenses excédant celles qui sont nécessitées par un entretien normal (par exemple, précautions exceptionnelles contre les crues, sablage, etc...), ainsi que tous les travaux neufs demandés par les Autorités d'occupation et qui n'entrent pas dans le programme d'équipement.

"La question de l'imputation des dépenses étant ainsi, sinon réglée, du moins réservée, se pose, comme vous l'avez justement fait remarquer, le problème de l'exécution même de tels ou tels travaux, dont certains peuvent être considérés comme une participation active aux opérations de guerre.

"A cet égard, trois considérations essentielles doivent inspirer vos décisions. D'une part, s'agissant d'un outil nécessaire à la vie du Pays, la S.N.C.F. doit en assumer la réparation, mais dans des conditions qui n'impliquent pas une participation aux opérations de guerre. D'autre part, il y a lieu de bien marquer qu'il ne s'agit pas, contrairement à l'interprétation de la W.V.D., d'une obligation posée par la Convention d'Armistice, laquelle n'a pu viser que la remise en état et l'entretien normaux, ce qui exclut la réparation des destructions survenues à la suite d'actes de guerre postérieurs au 25 juin 1940. Enfin, la réparation des installations militaires ou d'intérêt militaire ne peut être faite que sous l'emprise de la réquisition. Cette réquisition doit être régulièrement émise par les Autorités d'occupation auxquelles il n'appartient pas à la S.N.C.F. de se substituer.

"En attendant que le Ministre de la Guerre, à qui j'ai écrit le 9 avril, me confirme son accord sur les bases ci-dessus, je vous invite, tout au moins provisoirement, à défendre ce point de vue dans vos rapports avec les Autorités d'occupation".

En conséquence, nous porterons à un compte d'attente les dépenses afférentes aux travaux en cours, de même que nous imputons déjà à un compte spécial les dépenses résultant des réparations exécutées en vertu de la Convention d'Armistice, bien qu'aucune décision de principe n'ait été prise sur le point de savoir si les réquisitions, les grandes réparations et reconstructions doivent être ou non à la charge de l'Etat.

On considère que cette question soulève toute celle des réquisitions de guerre sur laquelle le Gouvernement n'a pas pris position. Il apparaît même que celui-ci aurait plutôt tendance, à l'heure actuelle, à admettre que chaque entreprise prenne à sa charge les destructions qu'elle a subies, les dépenses de réparation étant ensuite supportées par la branche d'industrie intéressée. L'application d'une telle formule serait particulièrement lourde en ce qui concerne la S.N.C.F.



SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 23 mai 1941

Direction Générale  
des Transports

Service d'Armistice  
SA 307

LE SECRETAIRE D'ETAT

Réparation des destructions  
causées par la guerre anglo-  
allemande

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

Vous avez, à plusieurs reprises et pour la dernière fois par une lettre du 27 mars adressée à mes Services de Vichy, attiré mon attention sur le problème que pose, pour la S.N.C.F., la réparation des destructions de toute espèce résultant des hostilités entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Vous rappelez que le 7 février la W.V.D. de PARIS a posé le principe que la Convention d'Armistice vous faisait une obligation de réparer toutes les destructions, quelles qu'en fussent d'ailleurs la nature ou la cause, et vous sollicitiez à nouveau mes instructions tant en ce qui concerne l'exécution même de ces remises en état que de la prise en charge des frais.

En ce qui concerne l'imputation des dépenses afférentes aux travaux que la S.N.C.F. a exécutés ou devra exécuter à l'avenir, je vous ai donné comme instruction de porter ces dépenses à un compte d'attente qui sera soldé ultérieurement après qu'aura été tranchée la question du débiteur définitif. De même doivent être mises à la charge des autorités d'occupation - et en cas de refus de celles-ci doivent être inscrites à un compte d'attente - toutes dépenses excédant celles qui sont nécessitées par un entretien normal (par exemple précautions exceptionnelles contre les crues, sablage, etc ..) ainsi que tous les travaux neufs demandés par les autorités d'occupation et qui n'entrent pas dans le programme d'équipement.

La question de l'imputation des dépenses étant ainsi, sinon réglée du moins réservée, se pose, comme vous l'avez justement fait remarquer, le problème de l'exécution même de tels ou tels travaux, dont certains peuvent être considérés comme une participation active aux opérations de guerre.

A cet égard, trois considérations essentielles doivent inspirer vos décisions. D'une part, s'agissant d'un outil nécessaire à la vie du pays, la S.N.C.F. doit en assumer la réparation, mais dans des conditions qui n'impliquent pas une participation aux opérations de guerre. D'autre part, il y a lieu de bien marquer qu'il ne s'agit pas, contrairement à l'interprétation de la W.V.D., d'une obligation posée par la Convention d'Armistice, laquelle n'a pu viser que la remise en état et l'entretien normaux, ce qui exclut la réparation des destructions survenues à la suite d'actes de guerre postérieurs au 25 juin 1940. Enfin, la réparation des installations militaires ou d'intérêt militaire ne peut être faite que sous l'empire de la réquisition. Cette

réquisition doit être régulièrement émise par les autorités d'occupation auxquelles il n'appartient pas à la S.N.C.F. de se substituer.

En attendant que le Ministre de la Guerre, à qui j'ai écrit le 9 avril, me confirme son accord sur les bases ci-dessus, je vous invite, tout au moins provisoirement, à défendre ce point de vue dans vos rapports avec les autorités d'occupation.

Signé : BERTHELOT.

Copie adressée à M. LE BESNERAIS,  
Directeur Général de la S.N.C.F.

26 février 1941.

**OBJET :** Remise en état des voies de  
 communications endommagées  
 par suite d'actes de guerre  
 britanniques.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications  
 à Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat  
 à la Guerre  
 (Direction des Services d'Armistice)

Par lettre n° 5.994/D/S/A/S du 25 février 1941, vous  
 m'avez adressé copie de la lettre n° 13.987 du 21 février  
 que la D.F.A. vous a fait parvenir au sujet de la remise en état  
 des voies de communications endommagées par suite d'actes de  
 guerre britanniques.

Je connaissais, en effet, la thèse de la Commission Alle-  
 mande d'Armistice telle qu'elle a été exposée dans la lettre du  
 16 juillet 1940 de la Sous-Commission Armée, thèse d'après la-  
 quelle la France doit réparer, à ses frais, les destructions  
 provenant sur son territoire de la guerre que le Reich Allemand  
 mène contre l'Angleterre.

Cette déclaration unilatérale de la Commission Allemande  
 d'Armistice n'ayant amené aucune protestation de la part du Gou-  
 vernement Français il s'agit de savoir si ce silence vaut appro-  
 bation implicite, ou, si au contraire, la question peut être re-  
 mise en discussion.

Il y a d'ailleurs lieu de considérer le droit et le fait.

Quand bien même nous pourrions soutenir que la réparation  
 des destructions dont il s'agit ne nous incombe pas, il est bien  
 évident qu'en fait les services français des Communications,  
 S.N.C.F. ou autres, ne pourraient pas se soustraire aux ordres  
 qui leur seraient donnés par les Autorités allemandes. Une autre  
 attitude, qui serait avec raison considérée par les Autorités  
 d'occupation comme de la résistance passive amènerait certaine-  
 ment de violentes réactions et je ne la recommande pas.

Au surplus ce n'est pas le moment où l'on affirme la poli-  
 tique de collaboration que l'on pourrait entrer dans une pareille  
 voie.

Je fais la même réponse pour ce qui concerne les moyens  
 d'exécution, c'est-à-dire plus particulièrement les mesures de

.....



précaution qui sont ordonnées par les Autorités allemandes en vue de réparer plus rapidement les destructions.

Si, en effet, ce que nous pouvons contester, la réparation des destructions résultant d'actes de guerre britanniques peut nous être imposée par application des stipulations de l'article 13 de la Convention d'Armistice, les Autorités d'occupation peuvent tout aussi bien soutenir que les dites stipulations leur donnent le pouvoir de fixer les modalités de ces réparations.

Dans l'autre hypothèse où l'on se place sur le plan de la collaboration, nous devons librement accepter d'appliquer les mesures recommandées par les Autorités d'occupation.

Reste l'imputation des frais de ces réparations.

Je crois qu'il faut soutenir que la Convention d'Armistice n'a pu mettre à notre charge que la remise en état du réseau tel que nous l'avons trouvé à l'Armistice et son entretien dans des conditions normales.

Si nous étions obligés d'accepter la mise à notre charge de ces réparations, tout au moins devrions-nous tenter de mettre à la charge des Autorités d'occupation le coût des mesures préventives ou des mesures de précaution qu'elles nous demandent d'appliquer.

Il reste un autre point à régler, c'est l'imputation définitive de la dépense dans l'hypothèse où elle serait à la charge de la France : il est bien évident que s'agissant d'une obligation imposée au Gouvernement Français ou acceptée par lui, c'est l'Etat qui doit en supporter les frais et dont les rembourser à l'entreprise qui les aura avancés.

J'envoie copie de la présente à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances (Secrétariat Général pour les Questions Economiques).

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,

Signé : BERTHELOT.

Commandement Suprême de  
l'Armée de Terre

-----  
Etat-Major Général

---  
Le Chef des Transports  
Chef de la Section Az.  
W 3 N° 0186.40

Paris, le 22 août 1940

Au chef de la Délégation française  
pour les Communications

Monsieur le Colonel PAQUIN à Paris

Il est répondu comme suit au questionnaire du 31 juillet joint  
à votre lettre 359/V.F.M. du 9 août 1940 au Général KOHL.

.....

§ B 4 - Réparation des dommages causés par la force armée anglaise-

La France est obligée d'entretenir le réseau des voies de commu-  
nications.

Le Chef allemand des Transports refuse de discuter les raisons  
qui nécessitent les travaux d'entretien.

.....

P.O.

Signé : KOHL.

31 juillet 1940

300

N O T E

SUR LA REPARATION DES DOMMAGES CAUSES PAR LA FORCE ARMEE ANGLAISE  
-----

Les prescriptions d'application de l'article 13 de la Convention d'Armistice disposent que :

Point 2 : La remise en état et l'entretien du réseau des voies de communication sont à la charge de la FRANCE.

Point 3 : L'exploitation du réseau des voies de communication est à la charge de la FRANCE.

La remise en état concerne la réparation des destructions existant à l'entrée en vigueur de l'Armistice.

L'entretien se rapporte au maintien du réseau dans un état d'entretien équivalent à celui du temps de paix.

L'entretien comprend évidemment la réparation des suites d'incidents ou d'accidents d'exploitation.

Mais ni la Convention d'Armistice, ni les prescriptions d'application ne visent la réparation des destructions qui pourraient résulter des actions de la force armée anglaise, telles que bombardements aériens

Deux questions sont à poser à ce sujet :

1°) qui effectuera les réparations ?

Pour les lignes dont la S.N.C.F. a pris l'exploitation en charge, la S.N.C.F. est d'accord pour exécuter des réparations et maintenir, en l'adaptant aux circonstances, son organisation d'équipes mobiles.

Quant aux lignes exploitées sous régime du point 4 la réponse dépend des conditions dans lesquelles le personnel français sera utilisé.

2°) qui prendra en charge les dépenses de réparation ?

En raison de la séparation qui a été admise à la Commission d'Armistice de WIESBADEN entre les dépenses des troupes d'occupation, qui sont à la charge de la FRANCE, conformément à la Convention d'Armistice, et les dépenses des troupes d'opérations, qui ne sont pas à la charge de la France, la S.N.C.F. pense que les dépenses afférentes à la réparation des installations détruites ou endommagées par la force armée anglaise ne doivent pas être à la charge de la FRANCE, étant la conséquence de la continuation de l'état de guerre entre l'ALLEMAGNE et l'ANGLETERRE.



D. 61341/8

29 juillet 1940

Monsieur le Ministre,

Les journaux ont publié un communiqué officiel, daté de VICHY le 19 juillet, et comportant entre autres les dispositions suivantes :

"Le Gouvernement financera directement les travaux qu'exigent la reconstruction du matériel ferroviaire, la remise en état des ponts, des routes et des voies navigables ainsi que les divers travaux d'équipement rural. L'exécution du programme commence immédiatement.

"D'autre part, dans les régions où des bâtiments ont été endommagés, une aide de l'Etat permettra lors du retour des réfugiés dans leur demeure d'effectuer les travaux de réparations entraînant une reprise immédiate de l'activité du bâtiment."

Nous estimons qu'en ce qui concerne la S.N.C.F., le texte ci-dessus aura les conséquences suivantes :

Par "reconstruction du matériel ferroviaire", on doit entendre non seulement le matériel roulant (moteur ou non) mais aussi les voies, la signalisation, les ouvrages d'art, bâtiments, installations électriques, approvisionnements et outillage, etc ...;

Les dommages à réparer s'entendent aussi bien de ceux qui ont été effectués avant l'Armistice qu'à ceux qui résulteraient - et qui résulteraient effectivement pour nous - de la continuation des hostilités entre l'Angleterre et l'Allemagne;

Le financement direct du Gouvernement doit s'entendre aussi bien des dépenses à engager à dater du communiqué rappelé ci-dessus qu'à celles que nous avons dû engager jusque là pour la reconstruction. Les dépenses de l'espèce peuvent avoir été engagées par nous :

à la

- avant l'Armistice, ~~mais~~ suite de demandes de l'autorité militaire française dans les conditions prévues à l'article 3 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre, ou sans demandes précises de cette autorité;

- depuis l'armistice, soit de notre propre chef, soit à la demande de l'autorité d'occupation.;

- enfin, par l'autorité d'occupation qui, dans ce cas, demanderait à la S.N.C.F., le remboursement des matières ou des prestations qu'elle aurait pu fournir.

Nous comptons donc que le Gouvernement remboursera à la S.N.C.F. toutes les dépenses de l'espèce.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications.-

Un problème particulier se pose au sujet du matériel roulant pour lequel nous avons, conformément à vos instructions, envisagé la commande d'un nombre important d'unités. La partie de ce matériel correspondant aux unités détruites ou perdues - unités dont il nous est impossible à l'heure actuelle de faire le décompte exact - nous serait remboursée par le Gouvernement; pour l'excédent, nous pourrions le payer au Trésor sous forme de location-vente.

Nous vous serions obligés de vouloir bien nous donner votre accord sur cette interprétation.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

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

signé: GRIMPET.