SOSL49/6
300
(1940-41, 1944)

A

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
Secrétariat du Conseil d'Administration

Reconstruction des voies et ouvrages d'art détruits pendant la guerre.

	C.D.	27. 7.40	47	Q.d;a (b)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		29. 7.40		
Réponse du M.T.P.		14. 8.40		
(s)	C.D.	20. 8.40	4	II 1°
(s)	C.A.	18. 9.40	12	II 1°
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		20. 9.40		
(s)	C.D.	1.10.40	28	V
(s)	C.A.	2.10.40	12	-
(s)	C.A.	6.11.40	13	II 1°
	C.M.	15.12.41		
Lettre SNCF au MTP		18. 4.44		
Assemblée Consultative		**14.12.44 (J.O. 15.12.44)**		

Reconstruction des voies et ouvrages d'art détruits pendant la guerre.

300

Extrait du Journal Officiel de la

République Française

du 15 décembre 1944

Débats de l'Assemblée Consultative provisoire : séance du 14 décembre 1944

Débat sur les transports

Reconstruction des voies et ouvrages d'art détruits au lendemain de la Libération

R. Hayes H.T.P. p. 525

Sur les voies ferrées, alors qu'en 1940 on avait compté 542 ouvrages détruits, il y en avait entre 1.900 et 2.000 au début du mois de septembre. Plus de 570 postes de régulation ou de commandes de signalisation étaient détruits ou endommagés. Les très nombreuses destructions de lignes électriques aériennes avaient mis à néant le fonctionnement du block-system sur presque toutes les lignes. Sur 66 sous-stations électriques, 20 avaient été détruites, 250 kilomètres de caténaires étaient pulvérisés. Quant aux installations de gares, je donnerai une idée de leur état de destruction en disant que la surface qui a été détruite ou endommagée dépasse 1.300.000 mètres carrés, que 15 grandes gares de triage sur 19 ont été anéanties, que la longueur des voies de gare détruites peut être évaluée à 2.350 kilomètres, soit plus de 10 p. 100 du total de ces voies, et que le nombre des appareils de voie détruits s'élève à 8.500 sur 110.000. Voilà pour les installations fixes.

Enfin, en ce qui concerne les chemins de fer, voici quelques indications relatives à l'étendue des réparations effectuées:

Le 20 novembre, toutes les coupures de lignes étaient réparées, sauf aux points de franchissement des ouvrages d'art.

Parmi ceux-ci, une cinquantaine environ étaient gravement endommagés. Tout le monde a suivi la remise en service des plus importants: le 21 novembre, le viaduc d'Orléans; le 23 novembre, le viaduc de Maintenon; le 1er décembre, le pont de Verberie, sur l'Oise.

Quant aux voies elles-mêmes, trente mille kilomètres en ont été rétablis le 31 octobre et, le 1er janvier prochain, leur totalité, en territoire libéré, sera pratiquement disponible. Sur les lignes électrifiées, les caténaires, à quelques exceptions près, sont réparées.

Je veux rendre aussi à mon tour un hommage spécial aux ouvriers et aux ingénieurs qui ont rétabli sur la Loire le pont de Vierzon (*Très bien! très bien!*) au prix de difficultés considérables et d'un effort qui a dû être soutenu pendant des périodes de pluie intensive, ce qui a permis de faire disparaître, avant la date fixée, une coupure qui avait pour effet d'imposer, à un trafic considérable, des itinéraires détournés, de porter notamment à plus de sept jours le voyage d'un wagon de bois de mine allant des Landes jusque dans le Nord, d'obliger enfin à un transbordement à pied, par-dessus la Loire, tous les voyageurs se rendant dans les régions de Nîmes, Montpellier, Toulouse ou Bordeaux.

Certes, il nous reste encore des coupures importantes: le pont de Montlouis, sur la Loire, près de Tours; les deux ponts sur la Dordogne, dont l'un sera, je pense, terminé au début du mois prochain; le pont de Beaucaire à Tarascon, et le viaduc de la Méditerranée. Toutes les parties métalliques de ces ouvrages sont commandées et en cours d'exécution et, là où on le peut, étant donné la hauteur des eaux, on travaille à l'exécution des pylônes ou des culées provisoires. Malheureusement, les crues ont retardé ces travaux; à Neuilly-sur-Marne, où la destruction du pont se fait à ce point sentir qu'elle immobilise tout le trafic de la Grande Ceinture, l'eau recouvre aujourd'hui entièrement les pieux qui doivent supporter le tablier, et il ne sera pas possible, avant la décrue, de commencer à poser le tablier.

M. Dupuy. Mesdames, messieurs, je voudrais, à l'occasion du débat qui s'est ouvert sur les transports, apporter notre point de vue et nos propositions.

Il ne fait aucun doute que deux impératifs catégoriques doivent actuellement dominer le problème des transports. En premier lieu, ils doivent participer à l'effort de guerre du pays en assurant les transports militaires des armées alliées et de l'armée française. Ils doivent, en se-

cond lieu, jouer pleinement leur rôle décisif dans la reconstruction de la France.

C'est pourquoi nous voulons indiquer qu'au lendemain même de la libération, dès le mois de septembre, la fédération nationale des cheminots, avec l'appui de la C. G. T., a immédiatement posé sous une forme concrète et pratique le grand et décisif problème de la reconstruction des chemins de fer et de la remise en marche des trains, en rapport avec l'effort de guerre et le ravitaillement des populations des grandes villes. C'est ainsi, pour ne citer que cet exemple, que la fédération des cheminots a dû particulièrement insister pour que soit rapidement reconstruit le pont de Verberie-sur-l'Oise. Après beaucoup de tergiversations, c'est maintenant chose faite, ce qui est une bonne chose pour le ravitaillement. Il en a été de même pour le grand pont d'Orléans sur la Loire, dans la région du sud-ouest, ainsi que pour le viaduc de Maintenon, dans la région de l'ouest.

Ce même effort de reconstruction et de mise en état des voies ferrées s'est également manifesté, en général, dans l'ensemble du pays. Les premiers résultats en sont maintenant visibles pour tous.

300

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 3351/0

Région de l'Est

Reconstruction des
ouvrages d'art

Ve 000 430-5

Paris, le 18 avril 1944

COPIE

Monsieur le Ministre,

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. soumît 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 ou la reconstruction d'ouvrages d'art intéressant le 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.

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

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

Extrait du Procès-Verbal

de la Commission des Marchés du 15 décembre 1941

Avant de passer à l'examen des dossiers figurant à l'ordre du jour, M. le Président donne la parole à M. LEMAIRE, Directeur du Service de la Reconstruction, qui avait exprimé le désir d'exposer les grandes lignes et les principes de la préparation et de la mise au point des marchés de reconstruction des ouvrages d'art de la S.N.C.F.

M. LEMAIRE rappelle qu'au lendemain de l'Armistice, 475 ponts sous voies et souterrains, ainsi que 67 passages supérieurs, étaient détruits, donnant un total de 32 Km.278 de longueur de brèches de voie simple.

La masse des destructions paralysait les transports sur de grandes étendues du territoire. Il fallait reconstruire sans perdre une seule minute. Or, les Entreprises avaient été dispersées par l'évacuation de Juin 1940.

Du début de juillet au mois d'octobre, le Service de la Reconstruction s'employa à déterminer le potentiel des diverses entreprises au fur et à mesure que celles-ci rentraient en possession de leurs dirigeants, de leurs cadres, de leur outillage. Aussitôt que la confrontation des moyens avec les besoins montrait la possibilité d'entamer un chantier, l'entreprise désignée était invitée à démarrer immédiatement les travaux.

De cette manière, la S.N.C.F. arriva à avoir en pleine activité:

32 chantiers en juillet
avec 1142 ouvriers

121 chantiers en août
avec 4529 ouvriers

222 chantiers en septembre
avec 9210 ouvriers

294 chantiers en octobre
avec 11.423 ouvriers

En ce qui concerne les marchés, M. LEMAIRE indique qu'en raison des difficultés de toutes sortes rencontrées par le Service de la Reconstruction pour l'établissement des prix de base, des instructions furent données pour que, sur chaque chantier, soient relevés journellement les attachements réglementaires, et surtout pour que soit tenu un journal , très exactement détaillé, relatant toutes les circonstances d'exécution, les quantités de main-d'oeuvre et de matériaux employés, la nature et la qualité des divers engins, les durées de fonctionnement, en somme tous les éléments nécessaires pour établir les prix de revient précis des différentes natures de travaux.

Deux solutions pouvaient, dès lors, être envisagées:

- Etablir des marchés sur dépenses contrôlées. On y aurait, sans doute, gagné beaucoup au point de vue de la rapidité d'établissement des dossiers.

- Passer les marchés sur série de prix. On a pensé qu'il était préférable d'adopter cette solution.

Une série Reconstruction fut établie dès Août I940. Elle comprenait les travaux les plus courants. Quant aux travaux d'une nature particulière ou de conditions d'exécution très variables d'un chantier à un autre, il fut décidé qu'ils seraient l'objet, pour chaque marché, d'une série spéciale à laquelle on rattachait, en outre, les dépenses exceptionnelles (installations de chantiers, établissements de cantines, de dortoirs, etc.) dépenses qui sont essentiellement tributaires de la situation géographique des chantiers, des conditions d'accès et des facilités de recrutement de la main-d'oeuvre.

Dans ce dispositif, l'entreprise est tout d'abord appelée à faire connaître ses propositions, et cela le plus tôt possible, tout au moins dès le moment où elle a pu prendre conscience de ses prix de revient.

Les propositions sont comparées soit aux prix de travaux de même nature exécutés précédemment, soit à d'autres propositions faites pour des cas analogues. En outre, les devis sont contrôlés par les données du journal de chantier pour la partie des travaux déjà exécutés.

Dans cet examen, on a appliqué les règles qui ont fait l'objet des circulaires ministérielles du I4 octobre I940 et du 3 février I94I, traitant de la rémunération des travaux sur dépenses contrôlées. On tient compte exactement des pourcentages fixés pour les éléments entrant dans la composition des frais généraux lorsque ces éléments ne peuvent être exactement déterminés ou lorsqu'ils font l'objet de taux officiellement fixés: dépenses se rapportant aux mesures d'hygiène, de sécurité, frais de comptabilité des charges patronales, frais de siège social, congés payés, allocations familiales, assurances sociales.

Lorsque les éléments peuvent, au contraire, être évalués: frais d'études, frais de direction locale, on établit les pourcentages exacts, ce qui conduit, en général, à des conditions plus avantageuses que celles résultant des pourcentages théoriques.

Cette méthode est très laborieuse, car établir un marché dans ces conditions revient à discuter, dans les moindres détails et poste après poste, tous les prix à appliquer. C'est surtout, d'ailleurs, en raison de ces

difficultés particulières, que les dossiers ne sortent pas aussi vite qu'il serait souhaitable.

On doit reconnaître, cependant, que le procédé a donné de bons résultats. Il y a plusieurs raisons à cela:

Grâce au contrôle permanent des dépenses effectuées, on obtient partout des prix correspondant aux dépenses réelles et souvent très inférieurs aux prix résultant des propositions soumises à l'origine. L'esprit d'économie de l'entreprise et des Services reste constamment tenu en éveil. Chacun sait, dès l'origine et à tout instant de l'exécution de chaque chantier, qu'il faudra, en fin de compte, aligner des quantités de travaux et inscrire des prix en regard de ces quantités, ce qui fera apparaître en pleine lumière la façon bonne, médiocre ou mauvaise dont aura été assurée l'exécution.

L'entreprise a conscience qu'elle ne peut, sans porter atteinte à sa réputation et à ses intérêts, gaspiller la main-d'oeuvre, distribuer primes ou salaires accessoires exorbitants ou faire traîner les travaux en longueur. Toujours, son initiative agissante est appelée à se manifester en collaboration continue avec les efforts du personnel de la S.N.C.F. en vue des résultats les plus rapides et les moins couteux.

M. LEMAIRE souligne que, lorsque le Service de la Reconstruction a entrepris sa tâche en Juillet 1940, il a dû prendre, lui aussi, toutes les initiatives. Il les a prises, sans crainte de ses responsabilités, animé du seul souci d'aboutir.

En ce qui concerne les résultats, ils sont acquis dans leur grande masse: 133 ouvrages provisoires ont été reconstruits en dehors du concours des autorités d'occupation; la plupart d'entre eux sont déjà remplacés par des ponts définitifs.

Pour la reconstruction proprement dite, la situation est la suivante:

Sur 509 ouvrages à reconstruire (33 ayant été différés pour raisons diverses ou ne devant pas être reconstruits) 423 seront terminés en décembre, et 500 en mai.

Evalués en pourcentage des travaux totaux, la reconstruction atteint actuellement 90% de l'ensemble; en mai prochain, le pourcentage sera de 99%.

Quant à la consistance des travaux, elle apparaîtra à la lumière des chiffres suivants:

Le Service de la Reconstruction a employé:

42.000 tonnes d'acier
52.000 m3 de bois
90.000 tonnes de ciment.

En ce qui concerne les conditions financières, les marchés font ressortir, par rapport à I936, sur tous les travaux d'ouvrages d'art autres que la charpente métallique, des hausses s'échelonnant, en général, entre II0 et I30%. Dans les marchés soumis aujourd'hui à la Commission, la hausse moyenne est de I20%. Ces hausses apparaissent comme tout à fait normales, eu égard aux résultats des quelques adjudications passées pour des travaux de même nature en fin I940 et au début de I94I.

Or, il n'est pas sans intérêt d'ajouter que les marchés de reconstruction, sauf cas exceptionnels, sont passés sans qu'on doive envisager d'avenants ultérieurs autres que ceux résultant des formules normales de révision des prix, par suite, notamment, de l'augmentation des salaires de juin dernier. Il ne peut plus y avoir de surprises pour imprévus, erreurs ou omissions. Tout l'imprévu figure déjà dans les prix.

D'ailleurs, chaque fois que cela est possible, le Service de la Reconstruction passe des marchés absolument définitifs à prix fermes non révisables, si bien qu'après avoir été exceptionnellement en retard, du fait des circonstances spéciales, dans la production de ses marchés, il obtient finalement ce résultat assez exceptionnel, lui aussi, de liquider les règlements presque en même temps que les travaux.

En terminant, M. LEMAIRE indique que 34 marchés ont déjà été présentés à la Commission et qu'il en reste 50 à lui soumettre. Malgré des difficultés matérielles importantes, il espère pouvoir présenter tous ces marchés avant fin février.

Il tient, enfin, à déclarer que le Service de la Reconstruction s'est toujours préoccupé de faciliter la tâche de la Commission en lui présentant des dossiers clairs, tous comparables entre eux et permettant toutes les comparaisons de prix possibles.

M. ROUSSELLIER, Président, remercie, au nom de la Commission, M. LEMAIRE des renseignements très intéressants qu'il vient de lui donner et rend hommage aux efforts accomplis par la S.N.C.F. pour aboutir, dans les délais les plus brefs, à la reconstruction ou à la remise en état des ouvrages détruits.

M. BATICLE rappelle les observations qu'il a faites en ce qui concerne la dualité de séries de prix et demande s'il est vraiment impossible d'établir un bordereau unique qui tiendrait compte de certaines circonstances particulières et qui permettrait de traiter les entreprises sur un pied d'égalité.

M. LEMAIRE déclare que cette observation est fondée lorsqu'il s'agit de marchés ordinaires, mais dans les marchés de reconstruction, on n'a jamais pu traiter par adjudication. On a choisi des entrepreneurs en tenant compte des moyens dont ils disposaient au moment où chaque entreprise, ayant rejoint son siège, a pu exercer à nouveau son activité.

M. NAUD précise que l'observation qu'il avait présentée à la séance du 24 novembre n'était nullement une critique contre la méthode générale adoptée par le Service de la Reconstruction. Il a voulu faire remarquer qu'il s'agissait de marchés terminés, lesquels auraient pu comporter des prix définitifs, sans clause de pénalité ou de révision de prix.

M. LEMAIRE indique que lorsque le marché auquel fait allusion M. l'Inspecteur Général NAUD a été établi, les travaux n'étaient pas encore terminés. Il est évident que le marché aurait pu être présenté à la Commission avec des prix définitifs. Il tient, toutefois, à indiquer que, dans toute la mesure du possible, toutes les dispositions seront prises pour que les marchés concernant les travaux terminés soient, comme d'ailleurs ceux qui sont soumis aujourd'hui à la Commission, des marchés à prix fermes non révisables.

Passant à l'examen des dossiers qui figurent à l'ordre du jour, M. SIEGFRIED, Rapporteur, présente ensemble les 7 marchés suivants:

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 6 novembre 1940

-=-=-=-

QU. II - Comptes rendus

Reconstruction

(s) p. 13

M. LE BESNERAIS.- Les travaux de reconstruction se poursuivent normalement. Depuis le milieu de ~~xxxx~~ septembre, le nombre des ouvrages reconstruits définitivement est passé de 21 à 38, celui des ouvrages en cours de reconstruction définitive, de 129 à 174, et celui des ouvrages reconstruits provisoirement, de 177 à 218; nous allons pouvoir rétablir la relation directe Paris-Rouen, les viaducs de Maisons-Laffitte et d'Oissel étant reconstruits.

M. LE PRESIDENT.- En ce qui concerne la reconstruction, il y a eu certainement un très gros effort fait par les Services et je vais vous préciser certains des chiffres donnés par M. LE BESNERAIS en les rapprochant des destructions primitives. Les 50 km de voies principales qui avaient été détruits sont, à l'heure actuelle, intégralement reconstruits. Sur les 90 km de voies de service détruits, 85 km sont reconstruits. Les 1.600 brèches ouvertes sur voies principales sont également entièrement réparées. D'autre part, 70.000 m² de bâtiments de service avaient été détruits ou gravement endommagés : la moitié environ, à l'heure actuelle, est reconstruite et l'effort a porté principalement sur les bâtiments utiles à l'exploitation. Le nombre des ouvrages d'art détruits s'élevait à 318 ; ainsi que vient de le dire M. LE BESNERAIS, 38 sont reconstruits définitivement, 174 sont en cours de reconstruction définitive et 218 sont reconstruits provisoirement.

Quant aux logements d'agents, 100 ont été reconstruits sur 350. Enfin, 36.000 km de circuits de liaison et de sécurité ont été rétablis, alors que plus de 40.000 avaient été détruits. Ainsi, en trois mois de travail, les résultats obtenus sont tout à fait remarquables. La dépense totale s'établit environ entre 6 et 700 millions.

M. LE BENNERAIS.- C'est là une simple estimation, car il est très difficile de connaître les prix, notamment en ce qui concerne les ouvrages à reconstruire définitivement.

De plus, certains de ces ouvrages ont été reconstruits par les autorités allemandes et nous ignorons sur quelles bases elles vont facturer ces travaux.

4 novembre I940

A Thouin
- à la disposition

Reconstruction des voies et ouvrages
détruits ou endommagés

--- 0 ---

1°/ La gêne résultant des destructions et dommages pour l'exploitation du chemin de fer est ressentie de façon plus sensible qu'après la guerre I9I4/I9I8 par l'économie générale du Pays du fait que :

- ces destructions et dommages sont disséminés sur tout le territoire. Ils portent donc préjudice à l'ensemble de la marche du réseau.

- la raréfaction des carburants, la mise hors de service de nombreux canaux ont considérablement réduit l'activité de la route et de la voie d'eau, de telle sorte que tous les transports refluent vers le rail.

2°/ Dès le 20 juin un service spécial de la reconstruction a été constitué auprès du Service central des Installations fixes avec mission de centraliser les informations, de fixer l'ordre d'urgence des travaux et surtout de grouper les moyens d'exécution pour en assurer ensuite la répartition entre les régions.

Mais les destructions et dommages n'ont pu être reconnus qu'assez lentement sur toute l'étendue du territoire, étant donné les difficultés éprouvées pour le franchissement de la ligne d'arrêt.

...

3°/ Les indications ci-après permettent de mesurer l'importance de l'oeuvre de reconstruction à mener à bien :

- nombre d'ouvriers occupés sur les chantiers de reconstruction 9.000
- tonnage de métal à prévoir ..... 18.000 tonnes
- Cube de béton à prévoir ..... 100.000 m^3

La dépense sera au total de 600 à 700 millions, dont 220 millions en I940, 350 millions en I94I et 30 millions en I942.

4°/ La note ci-jointe donne une idée d'ensemble des destructions et dommages et de l'état d'avancement des travaux de remise en état au 2 novembre I940.

I. - Importance des destructions et dommages

1.- Les destructions de voies sont relativement peu importantes :

- voies principales : environ 50 km
- voies de service : " 90 km

2.- Le nombre de brêches ouvertes sur voies principales est considétable:

- 1600 au total dont 518 ouvrages d'art

3.- Les bâtiments de service détruits ou gravement endommagés représentent:

- 70.000 m^2

dont près de 100 bâtiments et halls à voyageurs et plus de 70 halles à marchandises.

4.- Les logements d'agents détruits ou endommagés sont au nombre de :

- 350

5.- Les circuits de liaison et de sécurité sont détériorés sur plus de :

- 40.000 km

II. - Situation au 2 novembre I940

1.- Voies.

Des 50 km de voies principales détruites xxkm sont remis en état.

Sur 90 km de voies de service détruites 85 km sont remis en état.

2.- Brêches sur voies principales.

Les 1.600 brêches ouvertes xxxxxx sont rétablies, au besoin avec des ouvrages provisoires, souvent exécutés par des pionniers allemands.

- 38 ouvrages d'art sont reconstruits définitivement et 174 sont en cours de reconstruction définitive;

...

- 2I8 ouvrages d'art sont reconstruits provisoirement et 61 sont en cours de reconstruction provisoire.

- pour 59 ouvrages d'art le déblaiement ou le découpage est terminé. Pour 45 autres, le déblaiement ou le découpage est en cours.

3.- Bâtiments de service.

L'effort a porté sur ceux dont la remise en état était indispensable à la reprise de l'exploitation et à l'exécution du service dans des conditoons acceptables.

Les reconstructions portent sur 35.000 m^2.

4.- Logements d'agents.

Sur les 350 logements détruits ou endommagés, environ 100 sont reconstruits.

5.- Circuits de liaison et de sécurité.

36.000 km sont rétablis sur 48.000.

Grâce aux résultats qui ont ainsi été obtenus très rapidement, le service a pu, dès le courant du mois de septembre, être assuré, quelquefois d'une manière provisoire, sur à peu près toutes les lignes.

Au nombre des relations ayant subi de nombreuses destruction et dont le rétablissement exigera encore un certain délai, figurent notamment :

- Paris-Reims : le passage sera rétabli provisoirement le 2I décembre I940 et définitivement, à deux voies, le 15 mars I94I.

- Reims-Buzancourt-Challerange : le passage définitif sera assuré le 28 février I94I.

- Longoyon-Longwy-Charleville : le passage provisoire à une voie sera assuré le 10 décembre I940. La ligne sera rétablie définitivement à deux voies vers le 15 juin I94I.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration

du 2 octobre 1940

-=-=-=-

Question unique

Programme d'équipement national

(s) p. 12

Programme de reconstruction

A ces trois programmes se superpose encore le programme de reconstruction des installations détruites, qui s'élève à 8 ou 900 M. Ainsi que le précise le Secrétaire d'Etat aux Communications dans la dépêche dont il a été donné lecture, la dépense doit être imputée au compte d'exploitation. Elle sera donc couverte, en fait, tant que subsistera le régime financier des chemins de fer pour le temps de guerre, par des avances de l'Etat non productives d'intérêt. Toutefois, pour partie, elle sera prise directement en compte par l'Etat lui-même; il s'agit des dépenses qu'a engagées la S.N.C.F. à la demande de l'autorité militaire pendant la durée des hostilités ou de certaines dépenses engagées depuis l'Armistice et qui doivent être assimilées aux précédentes. Un désaccord subsiste à propos des travaux exécutés en zone occupée à la demande de l'autorité allemande. La position du Ministère des Finances consisterait à se référer purement et simplement à cet égard à la législation générale sur les dommages de guerre. La S.N.C.F. considère que, le Gouvernement s'étant engagé par l'article 13 de la Convention d'Armistice à remettre en état les voies ferrées, elle travaille, en réalité, pour le compte de celui-ci comme entrepreneur et que, de ce fait, la charge financière doit incomber à l'Etat : une nouvelle lettre vient d'être adressée à ce sujet au Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction

du 1er octobre 1940

QU. V - Projets

Programme de Reconstruction

(a) p. 28

M. LE PRESIDENT .....

- d'abord, le programme de reconstruction, d'un ordre de grandeur de 8 à 900 M. Le Secrétaire d'Etat précise, dans sa lettre, qu'il sera financé par le compte d'exploitation. Dans la mesure où il pèsera sur ce compte et tant que restera en vigueur la Convention sur le régime financier des chemins de fer en temps de guerre, il sera, en réalité, financé par des avances de l'Etat non productives d'intérêt. En outre, l'Etat devra rembourser en capital certains des travaux, en particulier les reconstructions prescrites par l'Autorité Militaire qui sont censées être exécutées par celle-ci. Nous sommes encore en discussion avec le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances pour les dépenses consécutives aux travaux imposés par les autorités d'occupation. Nous soutenons qu'en vertu de la Convention d'Armistice, ces travaux doivent être exécutés par le Gouvernement français qui a pris l'engagement de remettre en état les lignes comprises dans la zone occupée et que, dans la mesure où nous y avons procédé nous-mêmes, nous nous sommes substitués simplement à l'Etat qui doit, par conséquent, nous désintéresser;

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES COMMUNICATIONS

VICHY, le 20 septembre 1940

Cabinet du Secrétaire d'Etat

D-640-12

Monsieur le Président,

Comme suite à votre lettre D 640/12 du 17 septembre 1940, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Conseil des Ministres, dans sa séance de ce jour, a approuvé les programmes de construction et d'équipement que je lui ai présentés, avec l'accord de M. le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Finances.

Ces travaux comprennent :

1°) La reconstruction des installations de la S.N.C.F. (ouvrages d'art, transmissions, signalisation, bâtiments) dont le coût, 800 à 900 millions, sera financé par le compte d'exploitation.

2°) Au titre équipement :

a) le programme ordinaire 1941 de travaux complémentaires et de construction de matériel, dont le montant sera fixé, sur votre proposition ;

b) le programme quinquennal, réévalué, suivant vos récentes estimations, à 3.570 millions, frais généraux compris, pour les travaux complémentaires, et à 3.025 millions pour le matériel roulant ;

c) un programme spécial, préparé à la demande du Gouvernement dans le double but de résorber le chômage et d'équiper le Pays, se montant à 6.500 millions pour les travaux de première urgence, seuls retenus pour le moment.

Je dois attirer votre attention sur la nécessité absolue, pour obtenir dans le moindre délai les résultats recherchés par le Gouvernement, de commencer immédiatement tous les travaux pour lesquels vous disposez des matières premières, sans attendre l'achèvement de l'instruction réglementaire, et de les mener énergiquement avec le maximum de main-d'oeuvre.

.....

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Je sais que le Gouvernement peut compter sur le dévouement, l'activité et le talent des In énieurs de la S.N.C.F. pour cette réalisation nationale.

Il faut faire vite.

De mon côté, j'ai voulu simplifier le formalisme administratif. La loi du 18 août 1940 qui organise le Ministère des Communications (Service des Travaux et Transports) exprime cette volonté.

J'attends donc de la S.N.C.F. qu'elle me présente, dans le plus bref délai et si possible pour le 1er octobre prochain, les programmes définitifs des travaux faisant l'objet de la présente décision. S'agissant, non pas d'une improvisation, mais de projets médités depuis plusieurs années par les cheminots, cette procédure d'urgence ne peut soulever de difficultés.

Je vous donne l'assurance que les services du Ministère des Communications feront, eux aussi, diligence et que les dispositions légales nécessaires seront prises aussitôt.

Le programme ordinaire et le programme quinquennal seront financés dans les conditions normales.

Pour le programme spécial d'équipement, M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances admet le principe d'un mode de financement particulier, qui fera l'objet d'une Convention, analogue à celle qui avait été envisagée pour les commandes de wagons en Angleterre. Je vous prie de me faire des propositions à ce sujet.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,

Signé : BERTHELOT.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration

du 18 septembre 1940

-=-=-

QU. II - Exposé d'ensemble de M. LE BESNERAIS sur la situation de la S.N.C.F. depuis le début de juin.

(s) p. 12

Reconstruction des ouvrages d'art

M. Le Besnerais . . . . . .

3°) Reconstruction ou remise en état des installations et des ouvrages d'art.-

Dès le 20 juin, un service spécial de reconstruction a été constitué auprès du Service Central des Installations Fixes, avec mission de centraliser les informations, de fixer l'ordre d'urgence des travaux et surtout de grouper les moyens d'exécution pour en assurer, ensuite, la répartition entre les Régions. Cette question des moyens d'exécution était certainement le point essentiel à règler, l'expérience l'a confirmé.

Les destructions n'ont malheureusement pu être reconnues que très lentement sur toute l'étendue du territoire, étant donné les difficultés qui s'opposent au franchissement de la ligne d'arrêt. Sur beaucoup de points, à la fois dans les Régions Nord et Est, il n'a pas encore été possible de se rendre compte de l'ordre de grandeur de ces destructions.

Les destructions de voies sont relativement peu importantes : environ 50 km de voies principales et 90 km de voies de service. Par contre, le nombre de brèches ouvertes sur voies principales est considérable : il y en a 1.600, dont 504 ouvrages d'art détruits ou très endommagés, 421 ponts et passages inférieurs, 28 souterrains, 55 passages supérieurs. Les bâtiments de service détruits ou gravement endommagés représentent 70.000 m^2, les logements d'agents 350, ce qui n'est pas très considérable. Par contre, les circuits de liaison et de sécurité ont été détériorés sur plus de

40.000 km de fils ; l'importance de ces destructions a apporté au service une gêne considérable.

Les difficultés de liaison et de circulation de part et d'autre de la ligne de démarcation et de la ligne d'arrêt ont été la cause de délais nombreux dans le rétablissement des lignes, des ponts, des liaisons téléphoniques et de sécurité.

Voici le point de la situation :

- Au 15 août, 47 km de voies principales étaient remis en état sur 50 km détruits et 50 km de voies de service sur 90 km détruits. 1.350 brèches étaient rétablies sur 1.600, au besoin avec des ouvrages provisoires, souvent exécutés par les pionniers allemands.

- Au 16 septembre, 21 ouvrages d'art étaient reconstruits définitivement, 129 étaient en cours de reconstruction définitive, 203 étaient reconstruits provisoirement ou déblayés, 94 étaient en cours de reconstruction provisoire ou de déblaiement, soit 447 ouvrages reconstruits ou en cours de reconstruction sur 504 détruits. Il reste une soixantaine d'ouvrages dont la reconstruction ou le déblaiement n'a pas encore été entrepris parce qu'ils se trouvent sur des sections de lignes difficilement accessibles.

En ce qui concerne les bâtiments, l'effort a surtout porté sur ceux dont la remise en état était indispensable à la reprise de l'exploitation et à l'exécution des services dans des conditions acceptables.

Quant aux circuits de liaison et de sécurité, 31.000 km étaient rétablis au 14 septembre sur 40.000 km détruits.

Ces chiffres montrent l'importance de l'effort de reconstruction poursuivi. Grâce aux résultats vraiment très rapides qui ont été ainsi obtenus, le service peut être maintenant assuré, quelquefois d'une manière provisoire, sur à peu près toutes les lignes.

S.N.C.F.

-=-

Service Central
des Installations Fixes
-=-=-

Paris, le 17 septembre 1940

NOTE

Des précisions sur l'importance des destructions d'installations ne peuvent être obtenues, étant donné les difficultés qui s'opposent, pour les Services, au franchissement de la ligne d'arrêt, à la fois sur les Régions du Nord et de l'Est. De plus, les renseignements statistiques sur l'état des installations dans les Régions considérées nous parviennent avec un retard accentué.

Sous ces réserves, les indications suivantes peuvent être données :

Importance des destructions reconnues :

- Longueurs de voies principales détruites, env.	50 km
- " " de service " env.	90 km
- Nombre de brêches ouvertes sur voies principales	1600
- Ouvrages d'art détruits ou très endommagés :	504
dont 421 ponts et passages inférieurs, 28 souterrains, 55 passages supérieurs.	
- Bâtiments de service détruits ou gravement endommagés	70 000 m2
dont près de 100 bâtiments et halls à voyageurs, plus de 70 halles à marchandises.	
- Logements d'agents	350
- Circuits de liaisons et de sécurité plus de	40 000 km

L'activité des reconstructions peut être mesurée par les quelques chiffres suivants. Il convient de remarquer que les difficultés de circulation de part et d'autre de la ligne d'arrêt, à la fois pour notre propre personnel et pour celui des entreprises, et d'acheminement des matériaux et de l'outillage de chantier provoquent certains retards dans l'exécution des travaux. En outre, les Entreprises sont en nombre insuffisant au Nord-Est de la ligne d'arrêt.

.....

- Longueurs de voies principales rétablies au 15/8/40 ..... 47 km
- Longueurs de voies de service rétablies au 15/8/40 ..... plus de 60 km
- Brèches résolues au 15/8/40 ..... 1350 (1)

- Ouvrages d'art (quantités au 16/9/40)

- Reconstruits définitivement 21
- En cours de reconstruction définitive .. 129
- Reconstruits provisoirement ou déblayés: 177 + 26 = 203
- En cours de reconstruction provisoire ou de déblaiement ..... : 63 + 31 = 94

- Bâtiments

Pour les bâtiments, des travaux mettant en oeuvre les divers corps de métiers ont été entrepris en de nombreux points, sans que des précisions puissent être données aujourd'hui sur leur étendue. Mais on peut observer que partout, les mesures ont été prises pour permettre l'exploitation et l'exécution des services dans des conditions acceptables.

Circuits de liaisons et de sécurité.

- Réparations exécutées au 14/9/40 ..... plus de 31 000 km

(1) Les brèches non rétablies correspondent à des ouvrages d'art non reconstruits

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction

du 20 août 1940

-=-=-=-

QU. II - Comptes rendus

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

(s) p. 4

Reconstruction des installations ferroviaires

M. Le Besnerais.....

En ce qui concerne, enfin, les reconstructions ~~de ponts~~ dans la zone dépendant de la W.V.D. de Bruxelles, les Allemands sont d'accord pour faire eux-mêmes les ouvrages prévisoires et nous laisser le soin de faire les ouvrages définitifs dans la limite où nous disposerons des matériaux, fer, acier, nécessaires. Ils nous demandent, par ailleurs, de procéder le plus rapidement possible à la remise en place des installations téléphoniques et de la signalisation. Mais ici encore nous sommes limités par les possibilités de retour de nos agents au nord de la ligne.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

Direction Générale des Chemins de fer et des transports

1er bureau

Paris, le 14 août 1940.

COPIE

D. 61.341-6

LE MINISTRE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

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

Par une lettre D. 61.341/6 du 29 juillet 1940, vous m'avez exposé les principes suivant lesquels la S.N.C.F. désirerait voir régler les conditions financières de la reconstitution du réseau. S'appuyant sur un Communiqué officiel daté de Vichy 19 juillet, d'après lequel le Gouvernement "va financer directement une série de travaux d'intérêt national et notamment la "remise en état des voies et du matériel ferroviaire", la S.N.C.F. demande que toutes ces dépenses - qu'elles aient été faites avant l'Armistice à la requête de l'autorité militaire française ou qu'elles soient faites maintenant de son propre chef ou à la requête de l'autorité d'occupation - lui soient remboursées par l'Etat. Il en serait de même des acquisitions de matériel roulant destinées au remplacement des unités détruites ou perdues.

J'ai l'honneur de vous informer que votre Société attribue au Communiqué officiel du 19 juillet une portée qu'il ne peut pas avoir. En admettant que des ressources spéciales, indépendantes des avances du Trésor prévues par la Convention du 31 août 1937, soient mises à la disposition de la S.N.C.F. pour la reconstitution de son réseau, il n'en résulte pas que l'Etat entende supporter définitivement la totalité de ces dépenses. Le Gouvernement

.....

n'a pas entendu régler par le communiqué donné à la presse le 19 juillet une question aussi grave que celle des dommages de guerre. Votre Société ne peut se fonder sur ce texte pour résoudre ce problème en sa faveur. Une décision à ce sujet serait prématurée et votre proposition peut d'autant moins être retenue que, pour la réparation des immeubles privés, il n'est envisagé jusqu'ici qu'une contribution de l'Etat égale à la moitié du coût des dépenses engagées, avec maximum de 50.000 fr par immeuble. Au surplus, si l'Etat acceptait ultérieurement de supporter les dépenses de reconstitution du réseau national, il est bien évident qu'une distinction devrait être faite entre ce qui est reconstitution proprement dite et ce qui est amélioration.

La S.N.C.F. peut néanmoins invoquer à son profit l'article 3 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, suivant lequel les dépenses engagées par elle "à la demande de l'autorité militaire" pour la réparation d'installations endommagées par faits de guerre lui seront remboursées en capital par l'Etat, étant entendu que ce dernier se réserve de procéder après les hostilités à une révision de ces dépenses basée sur l'utilité qu'elles pourront présenter pour la S.N.C.F. Mais, précisément parce que cette disposition accorde au réseau un traitement spécial et qu'elle risque de déroger à la future législation d'ensemble sur les dommages de guerre, elle ne peut être interprétée que strictement. C'est ainsi qu'en prévoyant que les dépenses seraient engagées

.....

"à la demande de l'autorité militaire", ses rédacteurs ne pouvaient avoir en vue que l'autorité française. Il n'est donc pas possible de soumettre au régime de l'article 3 les dépenses engagées maintenant à la demande de l'autorité d'occupation et, d'une manière plus générale, en zone occupée.

A l'heure actuelle, on doit s'en tenir aux principes suivants :

1°- Dépenses de renouvellement et de réparation faites à la demande des autorités militaires françaises.-

Ces dépenses sont soumises aux clauses de l'article 3 de la convention du 9 septembre 1939 pour le temps de guerre. Dans le cas où il s'agit de dépenses engagées d'office par le réseau sans l'agrément préalable de l'autorité militaire, mes services seront appelés à examiner si leur remboursement peut être admis.

Au surplus, plutôt que de réviser ultérieurement les décomptes pour tenir compte de l'utilité des dépenses pour la S.N.C.F une entente pourrait intervenir en vue de fixer, dès maintenant, la quotité des remboursements de l'Etat.

2°- Dépenses engagées depuis l'armistice, soit par la S.N.C.F. de son propre chef, soit à la demande de l'autorité d'occupation.-

En fait, la plus grande partie de ces dépenses rentrent parmi celles qui étaient envisagées par l'article 4 de la convention du 9 septembre 1939 : il s'agit de la remise en état d'installations ou de matériel endommagés et qui n'ont été ni renouvelés ni réparés au cours des hostilités. Elles seront soumises à la législation générale qui traitera de la question des dommages de guerre.

Il est bien entendu que cette solution ne saurait ralentir en rien le rythme des travaux de restauration du réseau. Pour couvrir provisoirement ces dépenses, la S.N.C.F. peut au besoin demander au Trésor les avances prévues par l'article 27 de la convention du 31 août 1937.

J'ajoute que les principes ci-dessus s'appliquent à la partie des commandes de matériel roulant correspondant aux unités

.....

détruites ou perdues. L'excédent pourra, comme vous le proposez, faire l'objet d'un réglement sous forme de location-vente.

LE MINISTRE SECRETAIRE D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS,

Pour le Ministre et par délégation,
Le Conseiller d'Etat
Secrétaire Général des Travaux et Transports
au Ministère des Communications,

Signé : SCHWARTZ.

24 juillet 1940

C.D. du 24. 7.40

Questions diverses

P.V. court

a) Financement des travaux relatifs à la reconstruction du matériel ferroviaire.

Le Comité approuve le projet de lettre au Ministre des Travaux Publics qui lui est soumis.

STENO

M. LE PRESIDENT.- On vous a distribué un projet de lettre relatif au financement des travaux qu'exige la reconstruction du matériel ferroviaire.

Il n'y a pas d'objection ?

M. TIBARD.- Non.

M. GRINFRET.- Le projet est approuvé

24 Juillet 1940

ANNEXE M

Rôle du Service de la Reconstruction

Il est immédiatement apparu que l'ensemble des moyens dont nous disposerions ne seraient pas à l'échelle de ceux qui seraient nécessaires pour assurer les réparations intégrales.

D'un autre côté, il n'était pas douteux que le problème des reconstructions en territoire occupé allait poser nombre de questions de principe qu'il faudrait discuter avec les autorités allemandes d'occupation.

L'ensemble du problème de la Reconstruction sera donc suivi par le Service Central des Installations Fixes, où j'ai jugé utile de créer, à côté du Directeur du Service Central des Installations Fixes, un Service Spécial de la Reconstruction.

Ce Service s'est mis immédiatement à l'oeuvre. Beaucoup de questions de principe ont été réglées, en particulier l'utilisation du matériel de l'Etablissement Central de Matériel de Chemin de fer appartenant aux Services du Génie français, ainsi que d'un certain nombre de spécialistes appartenant à cette arme.

Il résulte des premières reconnaissances qui ont été effectuées que le nombre des ouvrages détruits est considérable.

Le nombre des ouvrages détruits déjà recensés est, en deçà de la ligne d'arrêt, de 185 : au-delà de cette ligne, le nombre d'ouvrages d'art touchés paraît de l'ordre de 200.

Société Nationale
des
Chemins de fer français
-:-:-:-:-

ML.

dernière en séance le 24.7 -

23 juillet I940.

CD. 24.7.40
Questions diverses

RAPPORT AU COMITÉ
-:-:-:-:-

Les journaux ont publié un communiqué officiel, daté de Vichy I9 juillet et précisant que le Gouvernement serait disposé à financer directement les travaux qu'exige la reconstruction du matériel ferroviaire.

La question des réparations des dommages était réglée en ce qui concerne la S.N.C.F. par la Convention du 9 septembre I939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, prévoyant spécialement que les dépenses de l'espèce, engagées par nous à la demande de l'autorité militaire, nous seraient remboursées par l'Etat sur présentation de mémoires.

Pour l'application de ces dispositions, nous avions préparé un projet de protocole comptable à passer entre le Ministre des Travaux Publics et la S.N.C.F., projet qui avait été présenté au Comité du 4 juin dernier. Ce document prévoyait les conditions et la forme dans lesquelles nous devions nous entendre avec l'autorité militaire pour procéder aux constatations des destructions et obtenir d'elle une demande de reconstruction. Les circonstances n'ont pas permis de donner une suite pratique à ce protocole.

Nous nous trouvons, a l'heure actuelle, en présence de destructions importantes dans une très grande partie du Réseau national, destructions affectant les bâtiments, les voies, les ouvrages d'art, les installations électriques, les approvisionnements, le matériel roulant (moteur ou non).

Nous ne pouvons pas, pour le moment, procéder à des constatations contradictoires de ces destructions avec l'autorité militaire et celle-ci ne peut pas nous faire explicitement les demandes prévues à la Convention du 9 septembre I939. Il faut noter également que les armées d'occupation ont entrepris directement un certain nombre de travaux de réparations au moins provisoires, qu'elles ont pour cela utilisé du matériel prélevé sur nos stocks et qu'elles ont de leur côté fourni du matériel et des prestations que l'Etat français - ou la S.N.C.F. - devront leur rembourser.

Enfin, du fait de la continuation des hostilités entre l'Allemagne et l'Angleterre, de nouvelles destructions sont à craindre, certaines se sont effectivement produites.

L'ensemble des dépenses que la S.N.C.F. aura à engager pour réparer les dommages causés à son actif, et qui ne seraient pas remboursées par l'Etat sur présentation de mémoires, resteront à la charge de notre compte de liquidation. En vertu des dispositions de la Convention du 9 septembre I939, les insuffisances de ce compte seront couvertes par une allocation en capital inscrite au

budget de l'Etat et remboursable sans intérêts dans les conditions fixées à l'article 34 de la Convention du 31 août 1937. Il est donc logique de demander à l'Etat le remboursement à la S.N.C.F. de tout ce qu'il lui doit en vertu des dispositions des articles 3 et 4 de la Convention du 9 septembre.

Par lettre du 13 juillet 1940, nous avions avisé le Ministre des Travaux Publics que nous comptions que les dépenses engagées par nous à la demande de l'autorité militaire allemande pour procéder au renouvellement ou à la réparation d'installations ou de matériel détruits ou détériorés du fait des hostilités nous seraient remboursées par l'Etat français au même titre que les dépenses que nous avions engagées à la demande de l'autorité militaire française.

Le communiqué du Gouvernement du 19 juillet apporte un fait nouveau et il nous semble nécessaire de faire accepter par le Ministre le principe de remboursements plus étendus. Il conviendra donc de lui demander son accord sur le fait que les dépenses engagées ou à engager, par suite de destructions résultant de la guerre franco-allemande ou de la continuation des hostilités anglo-allemandes pour réparer tous les dommages qui ont pu ou pourront affecter notre activité, nous seront remboursées par l'Etat, qu'il s'agisse de matériel roulant, d'installations fixes ou des approvisionnements, de dépenses engagées à la demande d'une autorité militaire ou de notre propre chef ou enfin de dépenses dont le remboursement nous serait demandé par les autorités d'occupation.

Nous avons préparé une lettre à l'adresse de M. le Ministre des Travaux Publics, dont le projet ci-joint est soumis à l'approbation du Comité.

Une question particulière se pose pour le matériel roulant et nous demandons spécialement l'accord du Ministre sur ce point : conformément aux indications qui nous ont été données par le Ministère, nous avons 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 un décompte exact - nous serait remboursée par l'Etat; pour l'excédent, nous pourrions le payer au Trésor sous forme de location-vente.

MB.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

-:-:-:-:-:-:-:-

Le Président du
Conseil d'Administration

Monsieur le Ministre,

Les journaux ont publié un communiqué officiel, daté de Vichy I9 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 naviga- "bles 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 re- "tour des réfugiés dans leur demeure d'effectuer les travaux "de réparations entraînant une reprise immédiate de l'ac- "tivité 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, 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 résultent 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 :

...

Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

- avant l'armistice, à la 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 l'Etat remboursera à la S.N.C.F. toutes les dépenses de l'espèce.

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 l'Etat; 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.

Le Président du Conseil d'Administration,