

505 LN 192/9

509

(1938)

Relations Internationales

Modifications, en raison de l'heure d'été, des horaires des trains franco-britanniques.

Lettre du M. des Aff <sup>res</sup> Etrangères au M. des T.P.	28.5.38
Dépêche du M. des T.P.	30.5.38
Dépêche du M. des T.P.	10.6.38
Réponse de la S.N.C.F.	22.7.38

509 509

lm

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

-----

D - 111050 - 1

22 juillet 1938

Monsieur le Ministre,

Par dépêche ministérielle CF 4.725 du 10 Juin, faisant suite à votre lettre précédente en date du 30/5, vous avez bien voulu m'adresser copie d'une lettre de M. le Ministre des Affaires Etrangères suggérant un aménagement des accords de Copenhague qui nécessiterait des modifications temporaires, sur le parcours continental, des horaires des trains assurant le service franco-britannique et me demander de vous faire connaître mes observations à ce sujet.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il ne me paraît pas possible de me rallier au point de vue suggéré par M. le Ministre des Affaires Etrangères - Ce dernier expose que, si le Ministère des Travaux Publics estime trop désavantageux de retarder 9 fois - sur une période de 20 ans - la date du dernier samedi de Mars, prévue normalement par la loi française pour le passage à l'heure d'été, il serait peut-être possible de demander au Gouvernement Britannique une dérogation à l'arrangement de Copenhague, à condition que nous propositions en même temps d'en supporter les inconvénients : c'est-à-dire que les Chemins de fer français toutes les fois que la Fête de Pâques tomberait entre le dernier samedi de Mars et le 3ème samedi d'Avril - devraient accepter sur leurs lignes le décalage des horaires des trains internationaux.

Cette formule est tout à fait acceptable. En effet :

a) Dans le sens Angleterre-Continent, tous les trains internationaux partant de Boulogne ou de Calais seraient retardés de 1<sup>h</sup> environ. Il est, en effet, impossible de

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
Direction Générale des Chemins de fer  
et des Transports.

244, Boulevard St-Germain - P A R I S,

gagner du temps en réduisant les battements des correspondances entre paquebots et trains tant dans les ports anglais que dans les ports français, ces battements ayant été établis de façon à correspondre exactement aux besoins du trafic. Dans ces conditions, la quasi totalité des correspondances seraient rompues, soit à Paris vers la Côte d'Azur, l'Italie et le Proche-Orient, soit à Bâle vers la Suisse, l'Italie et l'Europe Centrale. Nous nous heurterions, indépendamment de la perte de trafic susceptible de résulter de l'application de ces mesures, à des protestations justifiées de la part des autres Administrations Etrangères intéressées par les relations internationales en cause.

b) Dans le sens Continent-Angleterre, il n'existerait sur le parcours continental, aucune répercussion, mais les voyageurs à destination des Iles Britanniques devraient stationner une heure, soit dans les ports français, soit dans les ports anglais; tous ces inconvénients seraient d'ailleurs accrus du fait que l'intensité du trafic est particulièrement important pendant les fêtes de Pâques; du reste, les inconvénients exposés ci-dessus et qui atteindraient plus particulièrement les voyageurs britanniques, expliquent pourquoi, lors de la discussion de l'accord de Copenhague, les Chemins de fer Britanniques ont accepté sans grande difficulté, de prendre à leur charge le décalage des horaires des trains pendant la période comprise entre le dernier samedi de Mars et le 3ème (ou le 2ème exceptionnellement) samedi d'Avril, lorsque la fête de Pâques n'est pas comprise entre ces deux dates.

A défaut de la solution suggérée par le Ministre des Affaires Etrangères, il semble que l'une des trois solutions ci-après puisse être retenue :

1) La S.N.C.F. envisagerait, avec faveur, de revenir à la solution prévue par la dépêche ministérielle n° 10.836 du 30/12/25 et qui consistait à faire coïncider les dates de changement d'heure en France et en Angleterre en adoptant la date fixée par la loi anglaise. Il convient en effet de noter que cette mesure n'impliquerait aucune modification de la loi française, mais consisterait à faire usage de la dérogation qui y est explicitement prévue. Il n'est pas douteux qu'en ce qui concerne les voyageurs, cette formule présenterait de multiples avantages, en éliminant les inconvénients qui résultent d'une modification d'horaires intéressant des trains internationaux pour une durée de 3 semaines. Cette solution nécessiterait, bien entendu, une intervention du Gouvernement français auprès du Gouvernement belge, pour obtenir que la Belgique se rallie à la date franco-anglaise.

2°) Au cas où le Gouvernement français n'estimerait pas possible d'adopter de façon définitive la date anglaise pour le passage à l'heure d'été, ou bien, si le Gouvernement belge (ce qui est peu probable d'ailleurs) n'acceptait pas de se rallier à ce point de vue, il semble que la S.N.C.F. pourrait demander, avec certaines chances de succès, aux Chemins de fer britanniques, d'accepter de prendre à leur charge les modifications d'horaires des trains internationaux, même lorsque la fête de Pâques tomberait entre le dernier samedi de Mars et le 3ème samedi d'Avril.

Les arguments exposés ci-dessus rendent difficile aux Chemins de fer britanniques un refus qui atteindrait en premier lieu leur importante clientèle à destination de l'étranger. Il convient de noter, à titre documentaire, qu'une proposition en ce sens avait été adressée, en 1936, au Southern Railway par le Réseau du Nord et que le Southern Railway avait accepté le décalage de ses trains internationaux. Suite n'avait pu être donnée à cette entente, la date tardive à laquelle elle avait été réalisée n'ayant pas permis d'intervenir en temps utile auprès des Chemins de fer Belges.

Il semble donc qu'une négociation tendant à faire accepter dans tous les cas par le Southern Railway le décalage des horaires des trains internationaux puisse être engagée à la prochaine Conférence Internationale des Horaires en Octobre prochain à Budapest.

3°) Dans le cas, où d'une part, la date du passage à l'heure d'été en France ne pourrait être fixée au 3ème (ou au 2ème) samedi d'Avril et où, d'autre part, le Southern Railway n'accepterait pas de prendre à sa charge le décalage des trains lorsque la fête de Pâques tomberait entre le dernier samedi de Mars et le 3ème (ou le 2ème) samedi d'Avril, il conviendrait, semble-t-il, de s'en tenir purement et simplement aux accords de Copenhague, qui présentent le double avantage :

a) d'établir le plus souvent la coïncidence entre les dates de passage à l'heure d'été en France et en Angleterre,

b) lorsque la coïncidence n'est pas établie, de faire supporter par le Southern-Railway la répercussion des modifications d'horaires corrélatives.

Etant donné l'importance des conséquences que la question est susceptible d'avoir sur l'établissement des horaires internationaux, je vous serais obligé, Monsieur le Ministre, de bien

.....

vouloir me faire connaître votre point de vue définitif sur la question aussitôt qu'il vous sera possible afin de prendre dès maintenant toutes dispositions utiles en vue de la préparation de la Conférence Internationale des Horaires à Budapest au début d'Octobre 1938.

Je crois devoir attirer votre attention sur l'avantage que présentera la solution envisagée par vous-même dans votre dépêche n° I0836 du 30 Décembre 1925, solution dont l'application avait donné toute satisfaction.

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

Le Président  
du Conseil d'Administration :

Signé: GUINAND

OB.

MINISTERE  
des  
TRAVAUX PUBLICS  
-----

Paris le 10 Juin 1938

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports  
-----

4ème bureau

Heure d'été  
-----

C.F. 4 - 725

LE MINISTRE

à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER

Comme suite à ma lettre du 30 Mai, concernant la modification éventuelle des arrangements internationaux relatifs à l'heure d'été, j'ai l'honneur de vous adresser copie d'une lettre de M. le Ministre des Affaires Etrangères suggérant un aménagement des accords de Copenhague qui nécessiterait des modifications temporaires des horaires des trains assurant le service franco-britannique.

Vous trouverez également ci-joint une note de l'Ambassade de Grande Bretagne à Paris exposant le point de vue du Gouvernement Britannique.

Je vous prie d'examiner au plus tôt la solution transactionnelle envisagée par M. le Ministre des Affaires Etrangères et de me faire connaître vos observations à ce sujet.

Pour le Ministre et par autorisation:  
LE CONSEILLER D'ETAT  
DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER  
ET DES TRANSPORTS

signé: CLAUDON

OB.

Ministère  
des  
Travaux Publics

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

4ème Bureau

C.F. 4 - 725

Paris le 30 mai 1938

LE MINISTRE

à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER.

M. le Ministre des Affaires Etrangères m'a communiqué le 6 avril dernier une note de l'Ambassade de Belgique relative au régime de l'heure d'été.

D'après cette note, la Société Nationale des Chemins de fer Belges s'est rapprochée du Southern Railway en vue d'obtenir son accord sur la proposition du Gouvernement Royal de Belgique tendant à fixer au 3ème samedi de mars, en Belgique, en Grande-Bretagne et en France, la date du changement d'heure. Ces négociations, qui ont pour objet d'aboutir à une modification des arrangements de 1930 (accords dits de Copenhague), n'ayant pas donné de résultats satisfaisants, la Belgique désirerait avoir l'accord de la France sur le choix définitif du dernier samedi de mars pour le passage à l'heure d'été, avec ou sans l'assentiment du Southern Railway.

J'ai répondu à M. le Ministre des Affaires Etrangères que le Gouvernement Français ne pourrait adopter le 3ème samedi de mars que moyennant une modification de la loi du 24 mai 1923, qu'il ne paraissait pas opportun de provoquer; qu'au contraire le choix du dernier samedi ne pourrait qu'avoir mon adhésion, mais que je tenais l'accord de la Grande-Bretagne pour indispensable, afin que les relations ferroviaires et maritimes entre la France et l'Angleterre ne subissent pas de perturbations.

M. le Ministre des Affaires Etrangères vient de me faire connaître qu'une démarche diplomatique à ce sujet ne lui paraît pas susceptible d'aboutir; le Gouvernement britannique, qui ne participe pas à l'Administration des Chemins de fer, ne s'estime pas compétent, en effet, pour intervenir en matière d'horaires de trains et il a déjà répondu, à l'occasion d'une démarche antérieure, que les arrangements relatifs à l'heure d'été relèvent d'une entente directe

.....

des Administrations ferroviaires intéressées.

Dans ces conditions, d'accord avec M. le Ministre des Affaires Etrangères, je vous prie de vous rapprocher du Southern Railway et de conjuguer vos efforts avec ceux de la Société Nationale des Chemins de fer Belges pour obtenir, si possible, que la Compagnie britannique se rallie finalement aux suggestions belges touchant la fixation définitive au dernier samedi de mars, chaque année, de la date du passage de l'heure solaire à l'heure d'été.

Je vous serais d'ailleurs obligé de me rendre compte des démarches que vous aurez bien voulu effectuer à ce sujet.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

signé: FROSSARD

OB.

République Française  
Ministère des Affaires Etrangères  
Paris, le 28 mai 1938

Sous-Direction des Affaires Administratives et des Unions Internationales

C O P I E

LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES

Dossier V 19 B

à Monsieur le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.  
(Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 4ème Bureau - Heure d'été).

Le Ministre Plénipotentiaire, Sous-Directeur,  
Pour faire suite à ma lettre du 13 Mai dernier, j'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint, la traduction d'une note de l'Ambassade d'Angleterre, relative à la proposition belge concernant l'heure d'été. Il résulte de ce document que le Gouvernement Britannique paraît attacher la plus grande importance au maintien des décisions de la Conférence de Copenhague et qu'il a cru devoir, pour ce motif, se départir de l'attitude à laquelle je me référais dans ma lettre précitée et selon laquelle il préférait, jusqu'ici, laisser débattre ces questions directement par les Compagnies de Chemins de fer intéressées.

Etant donné l'attitude très nette prise par le Gouvernement de Londres et à supposer que le Gouvernement belge maintienne de son côté, son point de vue (ce qui n'est pas certain) et décide de rompre, pour ce qui le concerne, les dispositions prises à Copenhague, la question se pose de savoir dans quel sens le Gouvernement français devra lui-même s'orienter. Un décalage d'heure entre France et Belgique ne présenterait-il pas plus d'inconvénients qu'entre France et Angleterre ? Les Gouvernements français et britannique se trouvant dans l'impossibilité de modifier leurs lois respectives sur le changement d'heure, il semble qu'il n'y ait pas d'autre alternative que de maintenir l'arrangement de Copenhague ou de se ranger à la proposition belge.

Toutefois, si vous estimiez que, dans la période de 20 ans, envisagée par vos précédentes correspondances, et pendant laquelle Pâques doit tomber 9 fois entre le 2 et le 15 avril inclus (voir le tableau annexé à votre lettre C.F. 4 n° 112, du 15 Juillet 1931), il serait trop désavantageux de retarder, dans ces 9 cas, le changement d'heure jusqu'au samedi après Pâques, peut-être serait-il possible de demander au Gouvernement Britannique une dérogation à l'arrangement de Copenhague, à condition que nous propositions en même temps d'en supporter les inconvénients. En effet, il semble que l'opposition du

Gouvernement britannique se fonde sur les difficultés qu'éprouve la Southern Railway à modifier ses horaires pendant la période de décalage. Si c'était la Société Nationale des Chemins de fer Français qui modifiait ses propres horaires pour les principales relations avec l'Angleterre, dans les 9 cas précités, pendant la période " dernier samedi de mars - 3ème samedi d'avril ", les chemins de fer anglais n'auraient, semble-t-il, plus aucun motif à se plaindre.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si cette suggestion est susceptible d'être retenue et, dans la négative, quelle solution aurait votre préférence.

à Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
Direction Générale des Chemins de fer et  
(Hors d'Heure - 4/4)

Pour le Ministre et par autorisation

Le Ministre Plénipotentiaire, Sous-Directeur,

signé:

Il honneur de vous avoir joint la traduction d'une note de l'Ambassade d'Angleterre, relative à la proposition belge concernant l'heure d'été. Il résulte de ce document que le Gouvernement Britannique paraît attacher la plus grande importance au maintien des décisions de la Conférence de Copenhague et qu'il a cru devoir, pour ce motif, se départir de l'attitude à laquelle je me référais dans ma lettre précitée et selon laquelle il prétendait, jusqu'ici, laisser débattre ces questions directement par les Compagnies de Chemins de fer intéressées.

Étant donné l'attitude très nette prise par le Gouvernement de Londres et à supposer que le Gouvernement belge maintienne de son côté, son point de vue (ce qui n'est pas certain) et décide de rompre, pour ce qui le concerne, les discussions prises à Copenhague, la question se pose de savoir dans quel sens le Gouvernement Français devra lui-même s'orienter. Un décalage d'heure entre France et Belgique ne présenterait-il pas plus d'inconvénients qu'entre France et Angleterre ? Les Gouvernements Français et Britannique se trouvant dans l'impossibilité de modifier leurs lois respectives sur le changement d'heure, il semble qu'il n'y ait pas d'autre alternative que de maintenir l'arrangement de Copenhague ou de se ranger à la position belge.

Toutefois, si vous estimez que, dans la mesure de  
30 ans, envisagée par vos précédentes correspondances, et par  
dans laquelle l'heure doit loper 9 fois entre le 2 et le 12  
avril. (voir le tableau annexé à votre lettre du 12  
mars, du 15 juillet 1931), il serait trop désavantageux de se  
tenir dans ces 9 ans, le changement d'heure jusqu'au samedi.  
Après l'heure, peut-être serait-il possible de demander au Gou-  
vernement Britannique une dérogation à l'arrangement de Copenhague.  
A ce sujet, je vous prie de bien vouloir me faire connaître  
par vos correspondances, si vous estimez que, dans la mesure de

\*\*\*\*\*