

Auteur ou collectivité : Bréaud, H.

Auteur : Bréaud, H.

Titre : La Régie des chemins de fer des territoires occupés 1923-1924

Adresse : Paris : impr. Chaix, 1938.

Collation : XI-605 p. : pl., cartes, plans ; 27 cm

Cote : CNAM-BIB 4 Le 508

Sujet(s) : Voies ferrées

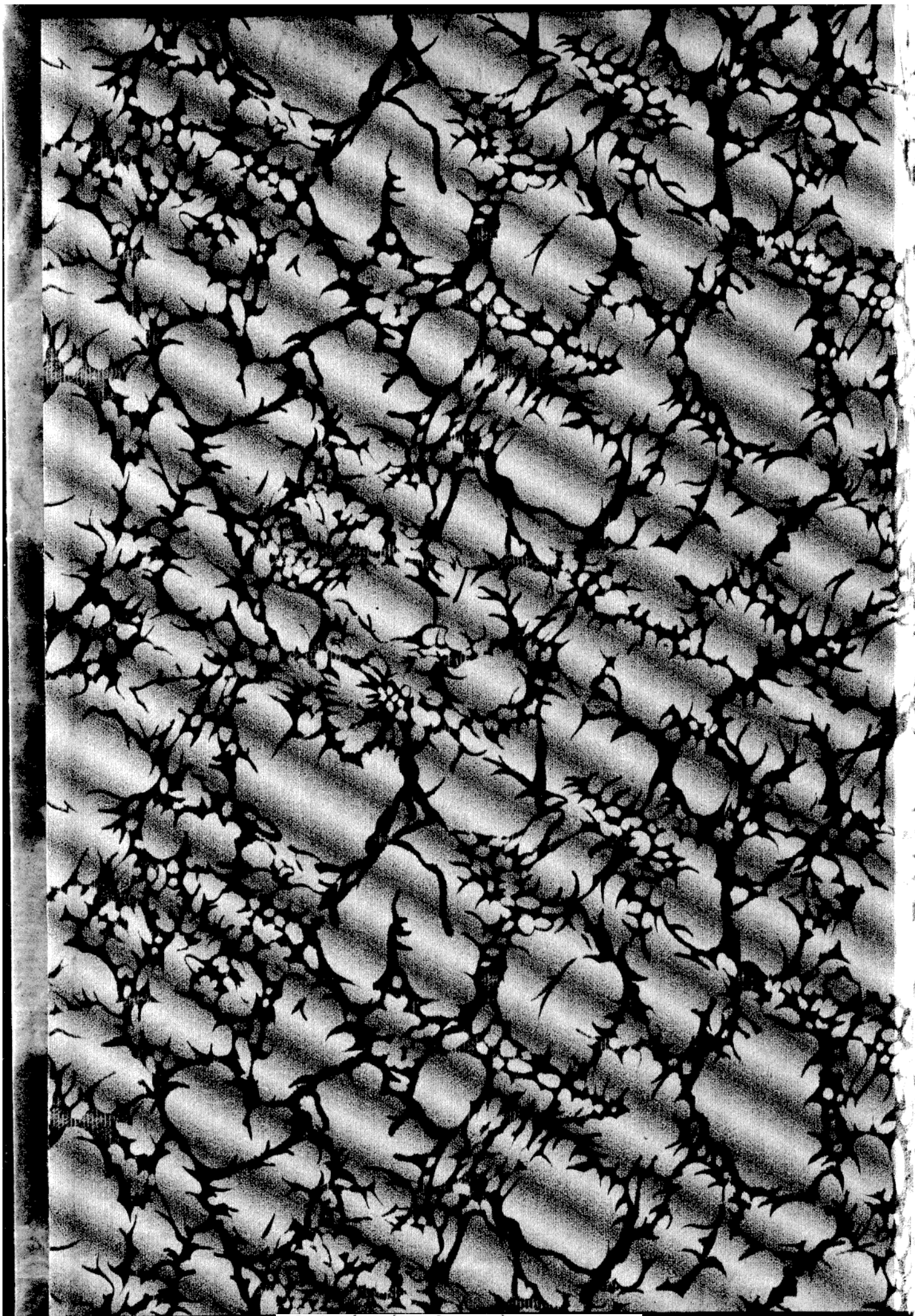
Date de mise en ligne : 08/11/2016

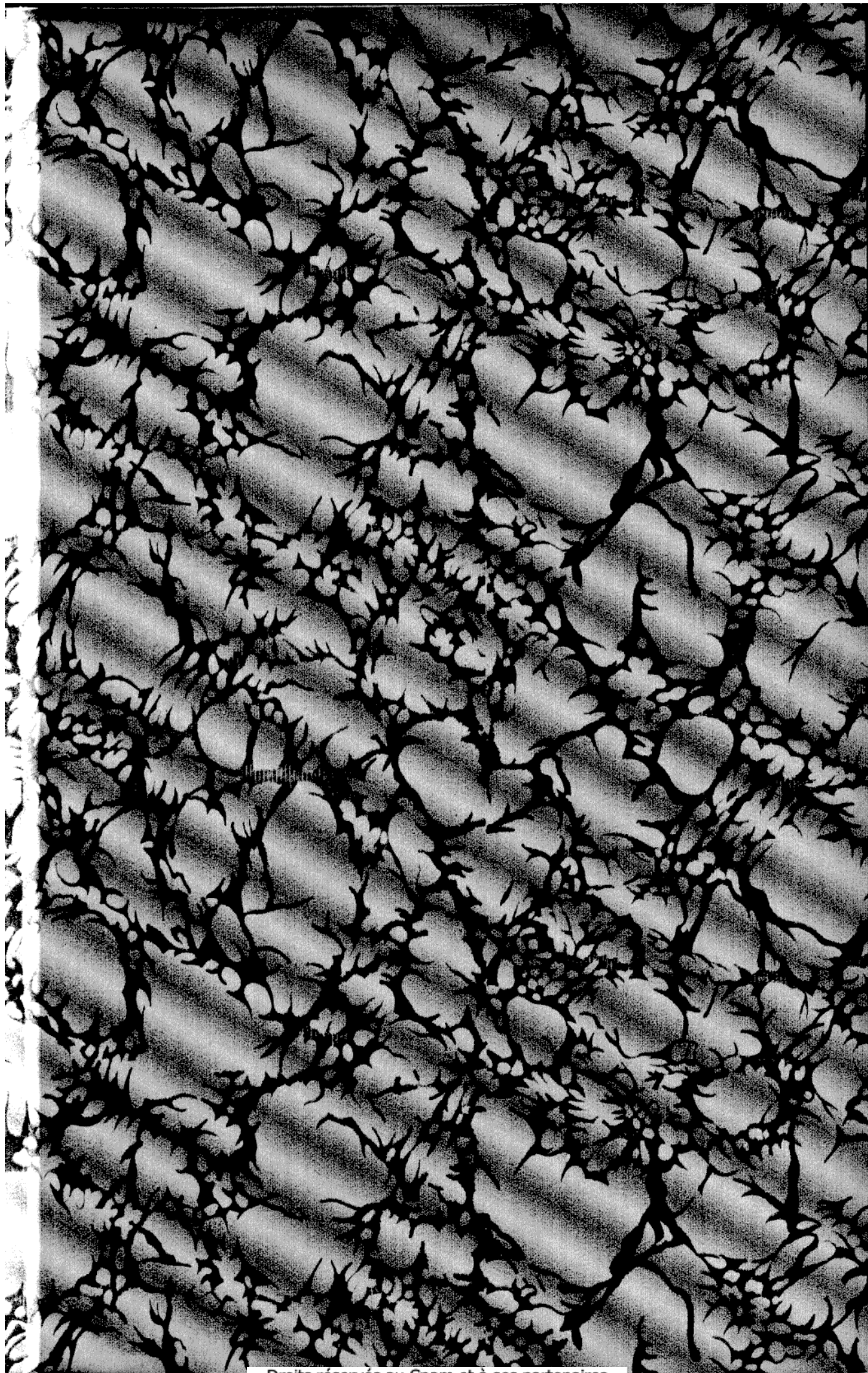
Langue : Français

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redirect?4LE508>

4^o La 508







LA RÉGIE DES CHEMINS DE FER

DES

TERRITOIRES OCCUPÉS

1923 - 1924

40 le 508

H. BREAUD

LA RÉGIE
DES CHEMINS DE FER
DES
TERRITOIRES OCCUPÉS
1923-1924





INTRODUCTION

L'œuvre magistrale accomplie par les cheminots français et belges sur les deux rives du Rhin, en 1923 et 1924, à l'occasion de l'occupation de la Ruhr, méritait qu'on en écrivît l'histoire, sinon dans tous ses détails, ce qui aurait conduit à un trop long développement, du moins dans ses grandes lignes, avec ses caractéristiques, ses particularités, et aussi ses méthodes dont on pourra peut-être tirer des enseignements.

C'est dans ce but qu'a été entreprise la publication de cet Ouvrage.

C'est davantage, encore, dans l'intention de rendre ainsi, à ces cheminots, l'hommage qui leur est dû à tant de titres, principalement pour les qualités morales et professionnelles dont ils n'ont cessé de donner des preuves éclatantes, au cours des événements de 1923 et 1924 ayant nécessité leur intervention.

Sans nous étendre ici sur ce qu'a été cette dernière, nous ne pouvons, cependant, nous dispenser d'en rappeler succinctement l'origine, la nature et le développement. Cela paraît nécessaire pour fixer, dès le début de ce livre, le cadre et les circonstances dans lesquels a dû se mouvoir, du commencement à la fin de ses travaux, le personnel, relativement restreint, qui a été détaché durant deux années dans les Pays Rhénans par les Grands Réseaux français et belges. Il sera possible, ensuite, au fur et à mesure de la lecture du texte, de mieux apprécier les mérites qu'a eus ce personnel de surmonter, avec les moyens réduits et incertains dont il a disposé, surtout pendant les premiers mois, les difficultés de tous genres et souvent redoutables surgies constamment devant lui, à partir du moment même où il est arrivé dans les Territoires Occupés.

*
* *

Peu de temps après que l'occupation de la Ruhr eut été commencée, le Reich prit la résolution de s'opposer à l'action

des Alliés, en prescrivant aux 170.000 cheminots allemands qui assuraient l'exploitation des chemins de fer de la Rhénanie et de la Ruhr et qui obéirent finalement tous à cet ordre, d'abandonner leur poste, après avoir, autant que possible, détruit ou mis hors de service les installations et le matériel, et fait disparaître les réglementations et autres documentations en usage. C'était, à son sens, supprimer dans ces deux territoires la possibilité d'utiliser le chemin de fer et porter, de cette façon, la lutte sur un terrain technique particulièrement délicat pour les Alliés.

Et il semblait bien que, sur ce terrain, la résistance du Gouvernement allemand dût triompher assez vite.

La situation devenait, en effet, la suivante :

Les transports des Réparations, notamment du charbon et des sous-produits qu'on attendait impatientement en France et en Belgique, devenaient pratiquement impossibles.

Ceux des Armées d'Occupation se trouvaient réduits à la capacité des quelques trains que pouvaient assurer les Sections de Chemins de fer de Campagne attachées à ces Armées, ce qui devait être bien vite insuffisant.

La vie économique et l'approvisionnement même des populations de la Rhénanie et de la Ruhr étaient à peu près complètement suspendus.

La privation, pour les Alliés, des fournitures des Réparations qui leur étaient indispensables, — la gêne qui allait être imposée aux Armées pour leurs mouvements et leur ravitaillement, — la misère et les troubles que pouvaient engendrer dans les Territoires Occupés le chômage et l'insuffisance des approvisionnements provoqués par l'arrêt des Chemins de Fer, étaient autant de causes de nature à compromettre rapidement l'entreprise de l'Occupation de la Ruhr. Il devait en résulter de graves conséquences, si on n'arrivait pas, en un court délai, à remettre en marche, dans une mesure suffisante, le réseau que les Allemands venaient d'abandonner aussi brutalement.

C'est cette remise en route rapide et étendue des Chemins de Fer de la Rhénanie et de la Ruhr, d'une importance capitale pour eux, que les Gouvernements français et belge demandèrent

à leurs cheminots de réaliser, et la « *Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés* » fut créée à cet effet.

*
* *

Nous ne pensons pas qu'il y ait beaucoup d'exemples d'une œuvre technique de pareille envergure entreprise dans des conditions aussi spéciales, aussi précaires, aussi osées, et réalisée pourtant d'une manière aussi heureuse.

Il s'agissait, en effet, de prendre inopinément possession d'un Réseau de Chemins de Fer considérable puisque, on le verra au cours de cet Ouvrage, les effectifs de son personnel dépassaient le tiers des effectifs de l'ensemble des Réseaux français, et que son trafic normal avoisinait la moitié du trafic total de ceux-ci.

Ses installations, d'ailleurs inconnues des agents français et belges qui allaient avoir à s'en servir, étaient complexes, surtout dans la Ruhr où la densité des transports à assurer, qu'on ne retrouve guère ailleurs, a exigé des agencements spéciaux dont les Allemands ne tiraient un plein parti qu'en raison de l'expérience prolongée qu'ils en avaient et du personnel nombreux et choisi qu'ils y affectaient.

Or la Régie disposait seulement, au début, d'une dizaine de mille de cheminots français et belges pour occuper ce Réseau, et en rétablir immédiatement l'exploitation. Ces cheminots, en raison de la diversité de leurs origines, avaient une instruction, des méthodes et des habitudes professionnelles différentes. Ils ignoraient la langue allemande, et étaient, par conséquent, dans l'impossibilité de faire usage de la documentation qui avait échappé à la destruction, quand ils en trouvèrent sur place. Ignorant aussi tout des installations allemandes, comme il a été dit, ils devaient se familiariser avec elles, avant de pouvoir les utiliser, lorsque ces installations n'avaient pas été détruites ou avariées par le personnel allemand avant sa défection.

En définitive, au moment où la Régie commença ses opérations, le 19 Mars 1923, on avait l'impression de se trouver un peu partout en face « du vide », selon l'expression même de beaucoup de ses agents, quand ils vinrent prendre, à cette date, les fonctions qui leur étaient attribuées. Cette situation

se compliqua d'ailleurs pour eux de l'hostilité qu'ils rencontrèrent les premiers temps, en maints endroits, de la part des populations au milieu desquelles ils allaient vivre, et aussi du fait des nombreux sabotages et attentats dont le Chemin de Fer fut l'objet pendant plusieurs mois, et qui mettaient leur propre sécurité en danger.

C'est dans ces conditions extrêmement défavorables, qu'il fallait créer, d'urgence et de toutes pièces, une organisation susceptible d'assurer sans délai les transports des Armées, ceux des Réparations et ceux nécessaires à l'alimentation et aux besoins les plus immédiats des populations de la Rhénanie et de la Ruhr. Cette organisation devait pouvoir se développer rapidement afin d'être à même d'assurer également, de plus en plus, les transports commerciaux ordinaires de voyageurs et de marchandises, et de ranimer ainsi, sans trop tarder, dans les pays occupés, la vie économique arrêtée systématiquement par le Reich. Il fallait encore, s'il devenait besoin de prolonger pendant un temps assez long l'action entreprise par les Alliés en occupant la Ruhr, arriver à briser la « résistance passive » organisée par le Gouvernement allemand dans cette région et en Rhénanie, pour rétablir aussitôt le fonctionnement, non plus seulement partiel, mais complet et régulier, des Chemins de Fer. Il fallait, enfin, au point de vue financier, éviter que la Régie ne fût pour les Gouvernements français et belge une lourde charge, et faire même en sorte, si possible, qu'elle devînt en peu de temps pour eux un gage productif substantiel.

Tous ces buts, comme on le sait déjà et comme on le verra plus loin, ont été rapidement et pleinement atteints, bien que la Régie ait eu affaire à de rudes adversaires et se soit trouvée en face de difficultés extraordinaires.

*
* *

Les Chefs de Service et les agents des cadres, à tous les degrés, ont dû déployer, il est inutile de le dire, des qualités de tout premier ordre et payer pleinement de leur personne, pour mettre sur pied l'organisation spéciale qui était indispensable pour cela, — plus encore pour en assurer le fonctionnement avec l'intelligence et la souplesse nécessaires, et aboutir à

l'ensemble homogène et harmonieux auquel est parvenue la Régie, malgré les origines si différentes de son personnel. Il leur a fallu, particulièrement, au milieu des sujétions nouvelles qui se révélaient chaque jour et avec l'obligation de s'adapter, de suite, au développement incessant de l'activité de leur Réseau, faire montre d'une énergie, d'un sang-froid, d'un à-propos, d'une science technique et d'une ingéniosité hors de pair, pour amener, en aussi peu de temps, leurs services au degré de perfection qu'ils ont atteint. Ils sont dignes des plus grands et des plus vifs éloges pour les résultats remarquables qu'ils ont obtenus, et aussi pour la bienveillance et la sollicitude dont ils n'ont cessé, au milieu des soucis qui les assaillaient, d'entourer le personnel si méritant qu'ils avaient à commander, sans pourtant que la fermeté de leur commandement et encore moins leur autorité aient jamais eu à en souffrir. Je suis heureux, quant à moi, d'avoir, une nouvelle fois, l'occasion de leur exprimer à tous mon affectueuse reconnaissance pour l'amicale et précieuse collaboration qu'ils m'ont toujours donnée sans compter.

Mais si les Chefs de Service et le personnel des cadres ont concouru dans une très large mesure aux succès exceptionnels de la Régie, tous les autres agents, les gradés comme les plus modestes, ont eu une part égale dans ces succès. Appelés, dans bien des cas, à vivre à peu près isolés dans des localités où ils ne trouvèrent au début aucune aménité, ils ont eu, souvent, à assumer des tâches bien au-dessus de celles que comportait leur titre et de celles auxquelles ils avaient été préparés ou accoutumés. Ils se sont trouvés directement en contact avec des difficultés et des exigences d'exécution de service continues, jusqu'alors inconnues d'eux, et le danger des sabotages incessants des premiers mois les a guettés chaque jour. Dans de telles conditions, la nostalgie ou le découragement auraient pu les atteindre. Mais ils ont résisté à l'une comme à l'autre, et leur attachement à la Régie, ainsi que leur foi dans sa réussite, n'ont connu de défaillance à aucun moment, même dans les circonstances les plus graves. On ne peut qu'avoir de l'admiration pour ce personnel d'élite, qui toujours conserva intact le sentiment des devoirs et des responsabilités qu'il avait librement acceptés, et qui n'a cessé de donner des exemples de vertus morales et de qualités techniques exceptionnelles. Des

hommages tout particuliers lui sont dus, et je tiens, pour mon compte, à dire la fierté que j'éprouve d'avoir eu le privilège de me trouver à sa tête, pendant les longs mois de luttes en commun que nous ont réservées les années 1923 et 1924.

Les Gouvernements français et belge, à diverses reprises, n'ont d'ailleurs pas manqué de reconnaître à leur valeur les mérites du personnel de la Régie, des chefs comme des autres, et ne lui ont pas ménagé leurs félicitations et leurs remerciements.

*
* *

Nous devons, en terminant, assurer de la gratitude que leur ont gardée les cheminots de tout rang de la Régie, les Pouvoirs publics, les Autorités civiles et militaires, les Grands Réseaux de Chemins de Fer, ainsi que tous ceux qui, en France et en Belgique, les ont soutenus avec tant de force et tant d'efficacité pendant les luttes opiniâtres et pleines d'âpreté que furent les leurs.

Nous tenons, en particulier, à dire combien ont été précieux les encouragements et les appuis incessants reçus du Ministère français des Travaux Publics, du Ministère belge des Chemins de fer, de la Haute Commission interalliée des Territoires rhénans, du Commandement en Chef des Armées alliées d'occupation. Leurs interventions ont, en effet, puissamment contribué à la réussite de l'entreprise si vaste et si ardue, considérée par beaucoup comme impossible, qui avait été confiée à la Régie, et dont la brillante réalisation, par une partie des leurs, a été à l'honneur de l'ensemble des Cheminots français et belges.

H. B.

PLAN DE L'OUVRAGE

L'ouvrage comporte trois Livres :

Le *premier livre* donne un « Historique général de la Régie ». On y trouvera l'exposé de ses origines, de sa constitution, de son organisation progressive, des difficultés particulières auxquelles elle a dû faire face. Les « Accords de Mayence » qui ont suivi la fin de la « résistance passive » et qui ont été passés entre la Régie et la Reichsbahn, représentée au début par un membre du Gouvernement allemand, ont été traités un peu longuement, en raison de leur importance. Ceux de Londres ont été rappelés pour la partie concernant les réseaux de la Rhénanie et de la Ruhr. Dans un Chapitre spécial, on a condensé, sous la forme de quelques tableaux, les résultats techniques, économiques et financiers obtenus par la Régie. Un dernier Chapitre présente, en quelques pages, une vue d'ensemble sur l'Œuvre de celle-ci et établit une transition avec le Livre II.

Le *second livre* comprend 4 parties, concernant respectivement les services de la Direction générale, ceux de l'Exploitation, ceux de la Voie, des Travaux et des Bâtiments, et ceux du Matériel et de la Traction. Chaque partie renseigne sur ce qu'ont été l'organisation et l'activité de chacun des services auxquels elle se rapporte, qu'il s'agisse de services centraux, de services régionaux ou de services locaux. Ce second Livre est, en somme, un développement, par grand Service, du premier Livre.

Le *troisième livre* expose dans quelles conditions ont fonctionné les Services de Liquidation de la Régie, après que celle-ci eut transféré son Réseau à l'Administration allemande, en conformité des décisions prises à Londres.

PRINCIPALES ABRÉVIATIONS UTILISÉES

C.F.C.....	<i>Chemins de Fer de Campagne.</i>
C.I.C.F.C.	<i>Commission interalliée des Chemins de Fer de Campagne.</i>
D.G.C.R.A.....	<i>Direction Générale des Communications et des Ravitaillements aux Armées.</i>
D.R.G.....	<i>Deutsche Reichsbahn Gesellschaft.</i>
H.C.I.T.R.....	<i>Haute Commission interalliée des Territoires rhénans.</i>
M.I.C.U.M.....	<i>Mission interalliée du Contrôle des Usines et des Mines.</i>
O.H.S.....	<i>Office des Houillères Sinistrées.</i>
R.C.F.T.O.	<i>Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés.</i>
T.N.O.....	<i>Territoires non occupés.</i>
T.O.....	<i>Territoires Occupés.</i>

LIVRE I

HISTORIQUE GÉNÉRAL DE LA RÉGIE

LIVRE I



HISTORIQUE GÉNÉRAL DE LA RÉGIE



CHAPITRE I

LES ORIGINES DE LA RÉGIE

A. - INEXÉCUTION DU TRAITÉ DE PAIX. L'OCCUPATION DE LA RUHR

En Octobre 1922, un peu plus de trois ans après la signature du Traité de Versailles, l'Allemagne avertissait les puissances alliées qu'elle ne pourrait plus leur payer les sommes dues aux échéances fixées, malgré les diminutions consenties au début de l'année 1922 par la Commission des Réparations.

Cette Commission eut d'ailleurs, à plusieurs reprises, à constater officiellement des manquements de l'Allemagne à ses obligations ; elle devait même, en Janvier 1923, en constater le manquement général.

Le 11 Janvier 1923, la France et la Belgique usant, après plusieurs conférences interalliées, du droit que leur conférait le Traité de Versailles comme conséquence de ces manquements, commençaient à procéder à l'occupation du bassin de la Ruhr.

B. - MISSIONS ÉCONOMIQUES ET TECHNIQUES

L'occupation militaire de la Ruhr avait pour but de permettre et de protéger l'action de trois missions, composées de techniciens, qui furent envoyées dans la Ruhr pour des prises de gages : missions d'ingénieurs, de douaniers et de forestiers.

La mission des ingénieurs devait contrôler les opérations du Syndicat des Charbons, en vue d'assurer à l'avenir les livraisons exactes et ponctuelles des quantités de charbon à porter au compte des Réparations.

Celle des douaniers devait assurer, avec la coopération des agents des douanes et du fisc allemands, la perception de certaines taxes, dont le produit servirait aux Réparations.

Celle des forestiers devait entreprendre, avec les forestiers allemands, l'exploitation des forêts de l'État, également au profit de la Caisse des Réparations.

Le Général Commandant en Chef des Forces alliées d'occupation fut investi de l'autorité suprême dans les régions nouvellement occupées et, à ce titre, les missions furent subordonnées à sa haute autorité pour ces régions.

Le Contrôle des Chemins de Fer, exercé déjà dans les Territoires Occupés, avant le 11 Janvier 1923, par la Commission interalliée des Chemins de Fer de Campagne (C.I.C.F.C.), ne pouvait donner lieu à la création d'aucun organe nouveau. Il suffisait d'étendre au Territoire de la Ruhr les pouvoirs de cet organisme, et, pourvu que les cheminots allemands continuassent à assurer les transports avec régularité, l'envoi dans la Ruhr de techniciens des Chemins de Fer n'était pas nécessaire.

C. - RÉGULARITÉ DES PREMIERS TRANSPORTS MILITAIRES

En fait, les transports de troupes nécessités par l'occupation du bassin de la Ruhr furent assurés par l'Administration des Chemins de Fer allemands avec régularité et sans le moindre incident, suivant le plan étudié à l'avance par la Direction Générale des Communications et des Ravitaillements aux Armées (D.G.C.R.A.).

Dès le 7 Janvier, l'armement de sécurité destiné à assurer le contrôle et la surveillance des transports et, éventuellement, en cas de défaillance du personnel allemand, le minimum d'exploitation indispensable, avait été mis en place. Cet armement de sécurité était constitué par des unités du 52^e Bataillon du Génie et par la 50^e Section de Chemins de Fer de Campagne (C. F. C.).

La nouvelle zone dont les alliés franco-belges devaient prendre possession fut occupée en deux fois.

Une première étape fut réalisée du 11 au 14 Janvier, la limite en étant jalonnée par Gladbeck, Karnap, Gelsenkirchen, Steele, Kupferdreh, Kettwig.

Les transports nécessités par cette opération comprenaient 94 trains (renfort R) et commencèrent le 11 Janvier, à 9 heures, pour se terminer le 14, à 19 heures 30.

Une deuxième étape, effectuée les 15 et 16 Janvier, portait les limites de l'occupation à la ligne Lippe, Datteln, Mengede, Dortsfeld, Herbede,

Hattingen ; Dortmund était occupé le 16 Janvier. Cette opération nécessita la circulation de 14 trains.

Chaque train de troupes, quoique conduit par du personnel allemand, était accompagné par des équipes françaises ou belges destinées à parer, en cas de besoin, à une défaillance inopinée des équipes allemandes.

Devant ces précautions, qui montraient nettement une volonté de faire exécuter les ordres donnés, cette défaillance ne se produisit pas.

D. - PREMIERS SYMPTOMES DE RÉSISTANCE LES GRÈVES SPORADIQUES

Les premiers transports de charbon et de coke effectués sous le nouveau régime de l'occupation furent assurés conformément aux demandes de la Mission technique.

Il n'y eut aucune manifestation, ni de la population, ni des fonctionnaires, contre les opérations du 11 Janvier et des jours suivants. Les mouvements de grève qui se produisirent dans tout l'empire, le 15 Janvier, à titre de protestation contre l'occupation du bassin de la Ruhr, n'eurent pas d'écho dans la zone occupée.

Mais si l'attitude des fonctionnaires et de la population fut, au début, parfaitement correcte, elle devait bientôt se modifier progressivement à la suite des ordres donnés par le Gouvernement allemand. Le départ, la veille même de l'occupation, du Kohlensyndicat d'Essen, pouvait d'ailleurs être considéré comme le signe avant-coureur de la résistance que le Reich allait provoquer, par tous les moyens, à l'égard de l'action franco-belge dans la Ruhr.

Le 19 Janvier, le Gouvernement allemand lançait un ordre général de résistance, fixant en particulier la conduite à tenir par les fonctionnaires des Chemins de Fer allemands, vis-à-vis des autorités d'occupation.

Cet ordre fut répercuté le 20 à Essen et le 21 sur la rive gauche du Rhin, par les Présidents des Directions allemandes de Chemins de Fer, qui refusèrent, dès ce moment, d'obéir aux ordres des autorités alliées.

L'ordre du Reich fut complété, le 27 Janvier, par un décret du Ministre des Communications d'Empire, prescrivant d'une façon plus précise aux agents des Chemins de Fer ce refus d'obéissance, leur prescrivant aussi de protester contre les mesures dont ils seraient l'objet, et leur garantissant la protection s'ils étaient punis de sanctions en raison de leur observation des ordres du Reich.

Un autre décret interdisait d'acheminer les trains de troupes et les trains de charbon et de collaborer, d'une façon quelconque, avec les Alliés.

A la suite de ces injonctions successives, des grèves locales et intermittentes éclatèrent un peu partout, à l'occasion soit de l'occupation, par les troupes ou les détachements techniques, des gares, dépôts ou ateliers, soit du passage des trains de troupes ou des trains de charbon.

Ce fut notamment le cas :

- le 21 Janvier, à Dortmund et Oberhausen ;
- le 22, à Sterkrade, Wedau et Ehrang ;
- le 24, à Fintrop et Derendorf ;
- le 25, à Düsseldorf et dans la Direction de Trèves ;
- le 26, à Uerdingen ;
- le 27, à Bonn, Euskirchen, München-Gladbach, Neuss, Crefeld, Coblenze.

Ces premiers mouvements de grève cessaient, d'ailleurs, dès que le personnel allemand pouvait reprendre son travail normal sans se heurter à la nécessité d'obéir à des ordres se rattachant aux opérations en cours.

Il y a lieu d'insister sur ce que la défaillance des cheminots allemands n'a pas été voulue par les agents des Chemins de Fer rhénans et de la Ruhr, quel que fût leur grade, mais qu'elle leur a été imposée par le Gouvernement allemand, dont les ordres, au surplus, n'ont pas toujours été suivis d'exécution immédiate.

C'est ainsi que les premiers « déroutements » de divers transports qui furent décidés, purent s'exécuter sans incidents :

- 3 trains par Langendreer,
- 3 trains par Herne,
- 1 train par Marten.

Le 24 Janvier, en même temps qu'une Sous-Commission de la C.I.C.F.C. était installée à Essen, en liaison avec la Mission interalliée de Contrôle des Usines et des Mines (M.I.C.U.M.), l'armement des lignes de communication de chemin de fer Nord et Sud du bassin de la Ruhr était terminé. Ces lignes étaient jalonnées comme ci-après :

Ligne Nord : Duisbourg, Oberhausen, Osterfeld, Bottrop, Gladbeck, Recklinghausen, Lünen ;

Ligne Sud : Düsseldorf, Rattingen, Werden, Hattingen, Herbede, Vorhalle.

Comme conséquence des interdictions de sorties décrétées à titre de sanctions, en réponse à l'attitude prise par les autorités allemandes, des postes de bouclage étaient installés, dès le 25, sur toute la périphérie du territoire nouvellement occupé.

E. - ARMEMENT DES CHEMINS DE FER AVEC DU PERSONNEL NATIONAL

Devant les injonctions réitérées du Reich, qui n'hésita pas à consentir à ses fonctionnaires de grosses avances pour leur permettre de soutenir la grève, les mouvements partiels qui se produisaient depuis le 21 Janvier gagnèrent peu à peu en fréquence et en étendue.

Le 5 Février, la grève était à peu près complète dans la Ruhr, dans la zone d'occupation belge et dans les Directions allemandes de Trèves, de Ludwigshafen et de Mayence. Elle affectait, par conséquent, la presque totalité des 170.000 cheminots allemands desservant ces territoires.

Il était alors évident que les troupes spéciales que la D.G.C.R.A. avait à sa disposition pour contrôler et assurer, dans une certaine mesure, le service des Chemins de Fer, avaient besoin d'être considérablement renforcées pour que les transports nécessaires au ravitaillement de la population et de l'Armée et les transports de Réparations pussent être effectués.

Ces troupes comprenaient, outre quelques unités de sapeurs de Chemins de Fer et de sapeurs télégraphistes, la 50^e Section des Chemins de Fer de Campagne, dont il est utile de dire ici quelques mots.

L'occupation, en vertu de l'armistice, d'abord, du Traité de Paix, ensuite, d'une partie du territoire rhénan, avait imposé à l'autorité militaire l'obligation d'assurer :

1^o le contrôle constant du maintien au complet, dans la région occupée, du personnel et du matériel des Chemins de Fer allemands ;

2^o la transmission, à ce personnel, des ordres du Commandement.

Ce contrôle et cette transmission furent confiés, dès le début de l'occupation, à la Commission interalliée des Chemins de Fer de Campagne (C.I.C.F.C.) créée spécialement dans ce but.

Pour permettre à cet organe de remplir son rôle, des agents de Chemins de Fer du Réseau de l'État français composant le noyau de la 4^e Section de C.F.C., restés groupés, tout d'abord, dans la Direction de Sarrebrück, furent mis à sa disposition. Mais on ne tarda pas à reconnaître qu'on ne pouvait imposer au seul réseau de l'État la charge de fournir le personnel de contrôle nécessaire.

D'autre part, il y avait quelque chose d'anormal à laisser subsister en Pays Rhénan la Section n^o 4 de Chemins de Fer de Campagne, alors qu'une section portant le même numéro était à constituer par le Réseau de l'État, avec ses ressources propres de l'intérieur ; on pouvait craindre une certaine confusion du fait de l'existence de deux sections portant le même numéro : l'une dans les Pays Rhénans, l'autre à l'intérieur.

Aussi, un décret du 12 Mai 1920 créa-t-il une section de C.F.C. autonome, portant le n° 50, et dont les statuts furent fixés par un Décret et une Instruction interministérielle du 30 Décembre 1921.

L'effectif de la nouvelle section fut arrêté, provisoirement, au chiffre de 500 unités ; il était composé d'agents de tous les Grands Réseaux, à l'exception du Réseau d'Alsace et de Lorraine, en raison de ses charges spéciales.

Cet effectif, qui répondait au but primitivement poursuivi, ne permettait pas, dans la suite, à la 50^e Section, de coopérer comme il convenait à l'extension projetée de la zone occupée, et un renfort de 250 unités (renfort n° 1) fut organisé et amené à pied d'œuvre, le 9 Janvier 1923.

Ce renfort, considéré, tout d'abord, comme temporaire, était composé d'agents appelés pour une courte période. Mais il apparut bientôt nécessaire de le maintenir et, dans ce but, il fut fait appel à des volontaires pour un engagement d'une durée de trois mois. Un deuxième renfort (n° 1 bis), comprenant 505 unités, vint ainsi relever et doubler le renfort n° 1, entre le 24 et le 27 Janvier, portant l'effectif de la 50^e Section de C.F.C., compte tenu des agents du renfort n° 1 restés comme volontaires, à 1.038 unités. Mais, même avec cet effectif, il ne pouvait, de toute évidence, être question de parer dans une mesure quelconque à la défaillance des 170.000 cheminots allemands.

Dès les premiers symptômes de résistance de ceux-ci, un renfort spécial (renfort n° 2), composé de plusieurs subdivisions des Sections de C.F.C. françaises, fut demandé par la D.G.C.R.A. (20 Janvier). Ce renfort, comprenant 3.597 agents de tous grades, appelés pour une période de 21 jours, arriva à Trèves les 25 et 26 Janvier.

Réparti, comme les contingents de la 50^e Section de C. F. C., entre les diverses Sous-Commissions de la C.I.C.F.C., il permit de réaliser un armement de sécurité suffisant pour assurer les transports de toute première urgence.

Il était à peine arrivé, que la nécessité d'accroître l'emprise sur le réseau rhénan et sur celui de la Ruhr apparaissait nettement. Les organes centraux des Sections de C.F.C. françaises étaient appelés dès le 27 Janvier et de nouveaux contingents (4.272 agents) arrivaient le 10 Février.

Dès que toutes ces mesures eurent été prises, le personnel allemand des Chemins de Fer fut mis en demeure, par le Commandement, d'exécuter ponctuellement les ordres donnés, tant pour les transports militaires que pour les transports des Réparations. Suivant l'attitude observée fidèlement depuis le début des opérations, le Commandement offrait aux Allemands une collaboration pacifique et loyale, en vue de l'exploitation régulière des voies ferrées.

Les ordres du Reich et les objurgations réitérées de ses hauts fonc-

tionnaires rendirent cet appel inopérant. Il ne restait plus au Commandement qu'à prendre complètement en main l'exploitation du réseau ferré des T. O.

La D.G.C.R.A. disposait, à cet effet, des troupes de sapeurs de C.F. françaises et belges, de la 50^e Section de C.F.C. renforcée, comme on l'a dit, des Sections de C.F.C. françaises et belges.

F. - RÉPARTITION ET FONCTIONNEMENT DES SECTIONS DE C.F.C.

Les Sections françaises étaient normalement constituées par des organes émanant des principaux services (Service Central, Exploitation, Voie, Traction) des Réseaux français dont elles provenaient.

Chaque Section mobilisée était outillée pour assurer, par ses propres moyens, l'exploitation restreinte d'environ 300 kilomètres de voies ferrées. Toutefois, les Sections ne furent pas mobilisées avec leurs effectifs théoriques, mais furent, au contraire, constituées par l'amalgame des divers contingents envoyés en Rhénanie, les uns mobilisés, comme on l'a vu, pour une courte période, les autres formés uniquement de volontaires engagés pour trois mois.

Le Réseau Rhénan-Westphalien fut réparti comme suit entre les diverses Sections de C.F.C. :

la Direction régionale allemande de Trèves fut confiée à la 2^e Section de C.F.C. (P.L.M.) ;

celle de Ludwigshafen (Palatinat) à la 3^e Section de C.F.C. (P.O.) ;

celle de Mayence à la 7^e Section de C.F.C. (Midi) ;

celle de Cologne (pour la partie en dehors de la zone d'occupation anglaise) à la 5^e Section de C.F.C. (Nord) ;

celle d'Essen à la 4^e Section de C.F.C. (État), renforcée par des contingents des Réseaux de l'Est et de l'A.L.

Enfin, les organes de direction de la Section de C.F.C. belge s'installèrent à Aix-la-Chapelle.

Au siège de chacune des Directions allemandes des Chemins de Fer des T. O. fonctionnait déjà une Sous-Commission de la C.I.C.F.C., dont le rôle était d'assurer l'exécution des ordres du Commandement concernant les transports et de contrôler les effectifs en personnel et en matériel.

Ces Sous-Commissions continuèrent à servir d'intermédiaire entre le Commandement et le Service des Chemins de Fer assuré par les Sections de C.F.C.

Ces dernières, dont chacune formait un tout administratif et technique, exploitèrent les lignes qui leur étaient confiées comme un réseau distinct,

sans autre liaison entre elles que celle qui fut réalisée par la D.G.C.R.A., par l'intermédiaire des Sous-Commissions. Toutefois, les Directions de Trèves, Cologne et Mayence se trouvant en contact à Coblenz, nœud important de voies ferrées, une liaison technique permanente y fut réalisée par une délégation des Services Centraux des 2^e, 5^e et 7^e Sections de C.F.C.

Avec le concours des Sections de C.F.C. et des troupes spéciales qu'elle avait à sa disposition, la D.G.C.R.A., malgré les difficultés matérielles considérables provenant de l'encombrement des gares, où les cheminots allemands avaient tout laissé à l'abandon, et de la complication des signaux, dont le fonctionnement et l'usage étaient inconnus de la plupart des cheminots français, réussit à assurer une exploitation réduite.

Pour renforcer les cheminots, notamment dans les grands centres, la D.G.C.R.A. envisagea bientôt l'embauchage d'auxiliaires allemands ou étrangers.

CHAPITRE II

CRÉATION DE LA RÉGIE

A. — NÉCESSITÉ D'UN ORGANISME SPÉCIAL D'EXPLOITATION

Si les premiers mouvements de grève déclenchés à la fin de Janvier 1923, par les ordres du Reich, ne furent, tout d'abord, que partiels et temporaires, montrant par là même qu'on ne se trouvait pas en présence d'un programme préparé à l'avance, mais de l'exécution imparfaite d'une mesure improvisée, le mois de Février vit la résistance s'étendre peu à peu, jusqu'à nécessiter, comme on l'a vu, la mainmise complète sur les Chemins de Fer de la Rhénanie et de la Ruhr.

En ordonnant la cessation du travail sur ces Chemins de Fer, le Gouvernement allemand n'obéissait pas au seul désir de gêner les transports militaires et les transports de Réparations. Son but était, aussi, de sacrifier un élément essentiel de la vie économique des populations rhénanes, pour exploiter contre l'action franco-belge le trouble et les souffrances qu'il occasionnerait ainsi.

En face de cette attitude et des difficultés de plus en plus grandes qu'elle provoqua, les Gouvernements français et belge durent adopter la ligne de conduite suivante :

Tout d'abord, renforcer le personnel technique de manière à pouvoir assurer, en tout état de cause, les transports indispensables à l'Armée, aux Réparations (charbon, coke et sous-produits à envoyer en France et en Belgique) et à la vie des populations des Territoires Occupés ;

Ordonner, ensuite, aux cheminots allemands la reprise du travail et l'exécution des transports en général ;

En cas de refus de leur part d'obéir à cet ordre, mettre en application les diverses mesures qui avaient été prévues pour cette éventualité, — réembaucher le petit personnel au fur et à mesure que, mieux éclairé, il renoncerait à la résistance qui lui était imposée, — et créer un organisme spécial, à personnel franco-belge, pouvant assurer la gestion d'un Réseau Rhéno-Westphalien à constituer, et capable de rétablir, dans une mesure appréciable, au bout d'un temps assez court, les transports de toute nature y compris les transports commerciaux.

Les cheminots allemands ayant persisté dans leur attitude de grève, le programme dont il vient d'être parlé, qui avait été tracé dès le début de Février à la suite des missions signalées au paragraphe B ci-après, dut

être mis intégralement en application. Il aboutit ainsi, rapidement, à la création, sous le nom de « *Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés* », de l'organisme spécial d'exploitation dont on avait reconnu la nécessité, si la situation provoquée par le Reich devait persister.

En décidant cette création, les Gouvernements français et belge s'étaient rendu compte de ce que l'exploitation des Sections de C.F.C., organes autonomes reliés seulement entre eux par l'intermédiaire de la C.I.C.F.C. et de la D.G.C.R.A. et à moyens d'action réduits, n'était pas compatible avec les nécessités ferroviaires imprévues en face desquelles on allait se trouver maintenant ; les difficultés sérieuses qu'on commençait à subir l'auraient amplement démontré s'il en avait été besoin. Outillée pour une exploitation purement militaire, l'organisation réalisée en Janvier ne pouvait pas, en effet, suffire à la reconstitution technique d'un réseau de l'ampleur du Réseau Rhénan-Westphalien, ni au rétablissement des relations commerciales indispensables au fonctionnement normal de la vie publique d'une région aussi vaste et aussi importante que celle de la Rhénanie et de la Ruhr. Il était indispensable de disposer d'un organisme technique approprié pour atteindre ce but.

Nous verrons que la décision prise par les deux Gouvernements alliés allait d'ailleurs permettre, dans la suite, de faire des Chemins de Fer des Territoires Occupés un gage productif fort important pour eux.

Le nouvel organisme devait, bien entendu, être étroitement relié aux Autorités civiles et militaires d'occupation.

B. - CONSTITUTION D'UNE ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

En vue de l'élaboration du programme de constitution d'une Administration spéciale des Chemins de Fer, une mission, qui comprenait M. du Castel, Directeur Général des Chemins de Fer au Ministère des Travaux Publics, et M. H. Breaud, Sous-Directeur du Réseau de l'État français, fut envoyée dans les Territoires Occupés, dès le 2 Février, pour étudier d'urgence, de concert avec les autorités d'occupation, les conditions d'établissement du nouvel organisme.

Le Compte rendu établi à la suite de cette première mission exposait la situation et la solution qu'elle semblait comporter, en signalant les difficultés techniques sérieuses que l'on devait rencontrer, notamment en raison des sujétions qu'imposerait le régime spécial de la zone de Cologne occupée par l'armée anglaise.

La mission précitée fut suivie, le 6 Février, d'une visite en Territoires Occupés et, le 9 Février, d'une visite à Bruxelles au Président du Conseil et à plusieurs ministres du Gouvernement belge, de M. Le Trocquer,

Ministre des Travaux Publics, accompagné de MM. du Castel, Javary, Directeur de la Compagnie du Nord, et H. Breaud, puis de celles que fit M. H. Breaud en Territoires Occupés aux Hauts Commissaires français et belge, MM. Tirard et Rollin Jacquemyns, ainsi qu'au Commandant en Chef, le Général Degoutte.

A la suite de ces visites, un avant-projet d'organisation des Chemins de Fer de la Rhénanie et de la Ruhr fut dressé et un premier crédit de 15 millions de francs fut mis à la disposition de M. H. Breaud, désigné comme « Commissaire technique ordonnateur » par Dépêche du Ministère des Travaux Publics, le 13 Février, puis comme Directeur de la Régie, le 6 Mars suivant, par Décision de la Haute Commission interalliée des Territoires rhénans (H.C.I.T.R.).

Sur les premières bases ainsi posées, fut élaborée la constitution du nouveau régime des Chemins de Fer des Territoires Occupés, régime établi en plein accord entre les Gouvernements français et belge.

C. - ACTES CONSTITUTIFS DE LA RÉGIE

Le nouvel organisme créé sous le nom de *Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés* (R.C.F.T.O.) et appelé « la Régie », tout court, par commodité, fut constitué par l'Ordonnance n° 149 du 1^{er} Mars 1923 de la Haute Commission interalliée des Territoires rhénans, l'Arrêté n° 20 du 1^{er} Mars 1923 du Général Commandant en Chef, le Décret du Président de la République française en date du 1^{er} Mars 1923, et par l'Arrêté royal belge en date du 17 Mars 1923. On trouvera ces documents en Annexes I, II, III et IV.

Par ces actes, les Autorités alliées constataient que le Gouvernement allemand, en violation du Traité de Paix, avait non seulement ordonné la cessation du service des chemins de fer, mais encore donné des instructions pour en entraver la reprise et que cette attitude mettait en péril l'ordre public dans les Territoires Occupés.

En conséquence, il était ordonné la substitution à l'Administration des Chemins de Fer allemands défailante d'une « Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés » chargée de l'administration et de l'exploitation technique, commerciale et financière de ces chemins de fer.

A la tête de la Régie était placé un Directeur français, assisté d'un Directeur-adjoint belge et d'un Directeur-adjoint français.

Au Directeur étaient dévolues, en matière de dépenses, les fonctions d'Ordonnateur. Un Contrôleur des Dépenses engagées, désigné par les Ministres des Travaux Publics et des Finances français et belges, était placé auprès de lui, suivant stipulation du Décret présidentiel précité.

Le régime financier de la Régie fut réglé ultérieurement, dans tous ses détails, par un Décret interministériel, en date du 31 Mars 1923, reproduit à l'Annexe V.

Ce Décret prévoyait, en substance, les dates et le mode d'établissement des budgets annuels, et précisait que les ressources nécessaires pour ouvrir le fonds de roulement et pour couvrir les déficits de la Régie seraient fournies, au fur et à mesure des besoins, par les Gouvernements français et belge, à titre d'avances remboursables par le Gouvernement allemand ; par contre, les bénéfices éventuels devaient être mis à la disposition des mêmes Gouvernements français et belge, pour venir, tout d'abord, en atténuation des avances faites par eux.

Le Décret du 31 Mars fixait, en outre, le rôle et les attributions du Chef de la Comptabilité Générale et des Finances, et soumettait la gestion financière de la Régie au contrôle d'un fonctionnaire du Ministère des Finances français, désigné, d'un commun accord, par les Gouvernements français et belge, après avis de la H.C.I.T.R.

CHAPITRE III

INSTALLATION ET ORGANISATION DE LA RÉGIE

A. - INSTALLATION DE LA RÉGIE CONSTITUTION DE SES SERVICES CENTRAUX

Créée, comme on l'a vu, à la date du 1^{er} Mars 1923, la Régie ne prit réellement en main le Réseau de la Rhénanie et de la Ruhr que le 19 Mars.

Son Directeur dut, en effet, songer tout d'abord à la constitution des cadres supérieurs de celle-ci, — procéder à une reconnaissance générale du Réseau dont on venait de lui confier la gestion, — fixer les bases de départ de l'organisation et de l'action du nouvel organisme.

La Direction Générale et ses Services Centraux s'installèrent provisoirement à l'Oberpostdirektion, à Düsseldorf, où fonctionnait déjà la D.G.C.R.A. — Les Services Centraux comprenaient, outre un Secrétariat général et un Service de la Comptabilité Générale et des Finances, trois grands Services : Exploitation — Voie, Travaux et Bâtiments — Matériel et Traction.

La Direction Générale et les Services Centraux ont eu pour titulaires :

Directeur de la Régie : M. H. BREAUD.

Directeur-adjoint belge et Chef du Service de la Voie, des Travaux et des Bâtiments : M. BERGER, avec M. DEPOORTER pour adjoint.

Directeur-adjoint français et Chef du Service de l'Exploitation : M. FRANT, avec M. SABOURIN pour adjoint.

Chef du Service du Matériel et de la Traction : M. HENRY, avec M. DUCLUZEAU pour adjoint.

Secrétaire général : M. SOULEZ.

Chef de la Comptabilité Générale et des Finances : M. COLAS.

On verra, plus loin, comment furent organisés les divers Services Centraux, et comment le furent les 6 Directions régionales créées en même temps.

Les Directions régionales de la Régie eurent pour sièges :

Essen, Cologne, Mayence, Trèves, Ludwigshafen (sièges des anciennes Directions allemandes) et Aix-la-Chapelle (Direction spécialement créée pour la zone d'occupation belge). La Direction de Cologne ne tarda cepen-

dant pas à être installée à Düren en raison du maintien de l'Administration allemande dans la zone anglaise.

La consistance des Directions régionales de la Régie subit de légères variations, nécessitées par diverses causes, notamment par la convenance d'assurer une répartition rationnelle, d'après leur origine, des effectifs dont disposait la Régie.

Dans son état définitif, la répartition des lignes entre les Directions régionales était celle représentée par la carte de la figure n° 1.

Les cadres de ces Directions régionales furent assurés, tout d'abord, par les Services Centraux des Sections de C.F.C., dont les Commandants devinrent les Présidents de Direction.

Les Présidents de Direction furent les suivants :

Direction d'Essen : successivement MM. CORTEGGIANI et BEAUDOUIN.

Direction de Düren : successivement MM. SARTIAUX, POISSON et PELLETREAU.

Direction d'Aix-la-Chapelle : M. YSEBOODT.

Direction de Mayence : M. GLASSER.

Direction de Trèves : successivement MM. GÉRIN et DESALEUX.

Direction de Ludwigshafen : M. DUBOIS.

Comme on l'a vu, les Directions régionales se trouvaient en contact avec les Sous-Commissions de la C.I.C.F.C., qui continuèrent à remplir auprès d'elles le rôle de contrôle, pour le compte du Commandement, qu'elles avaient rempli jusque-là, auprès des Directions allemandes, d'abord, puis auprès des sections C.F.C.

La Direction Générale ne resta que quelques semaines à Düsseldorf, où son installation n'avait d'ailleurs été que provisoire, comme on l'a dit. Son siège, fixé en principe à Coblenz, fut en définitive, à défaut dans cette ville des ressources matérielles nécessaires à l'établissement d'une Administration importante, transféré à Mayence, siège de l'E.M. de l'Armée du Rhin. La Régie s'installa donc à Mayence, le 8 Avril 1923, dans l'immeuble précédemment occupé par la Direction allemande.

La D.G.C.R.A. et les Bureaux les plus importants de l'E.M. étant restés provisoirement à Düsseldorf, il fut laissé dans cette ville une délégation permanente de la Direction Générale, pour maintenir une liaison efficace avec le Commandement, indépendamment de celle réalisée par les Sous-Commissions auprès des Directions régionales.

Dans le même but, un officier supérieur de la C.I.C.F.C. fut désigné par le Commandement comme agent de liaison auprès de la Direction Générale, à Mayence.

RÉSEAU DE LA RHÉNANIE ET DE LA RUHR

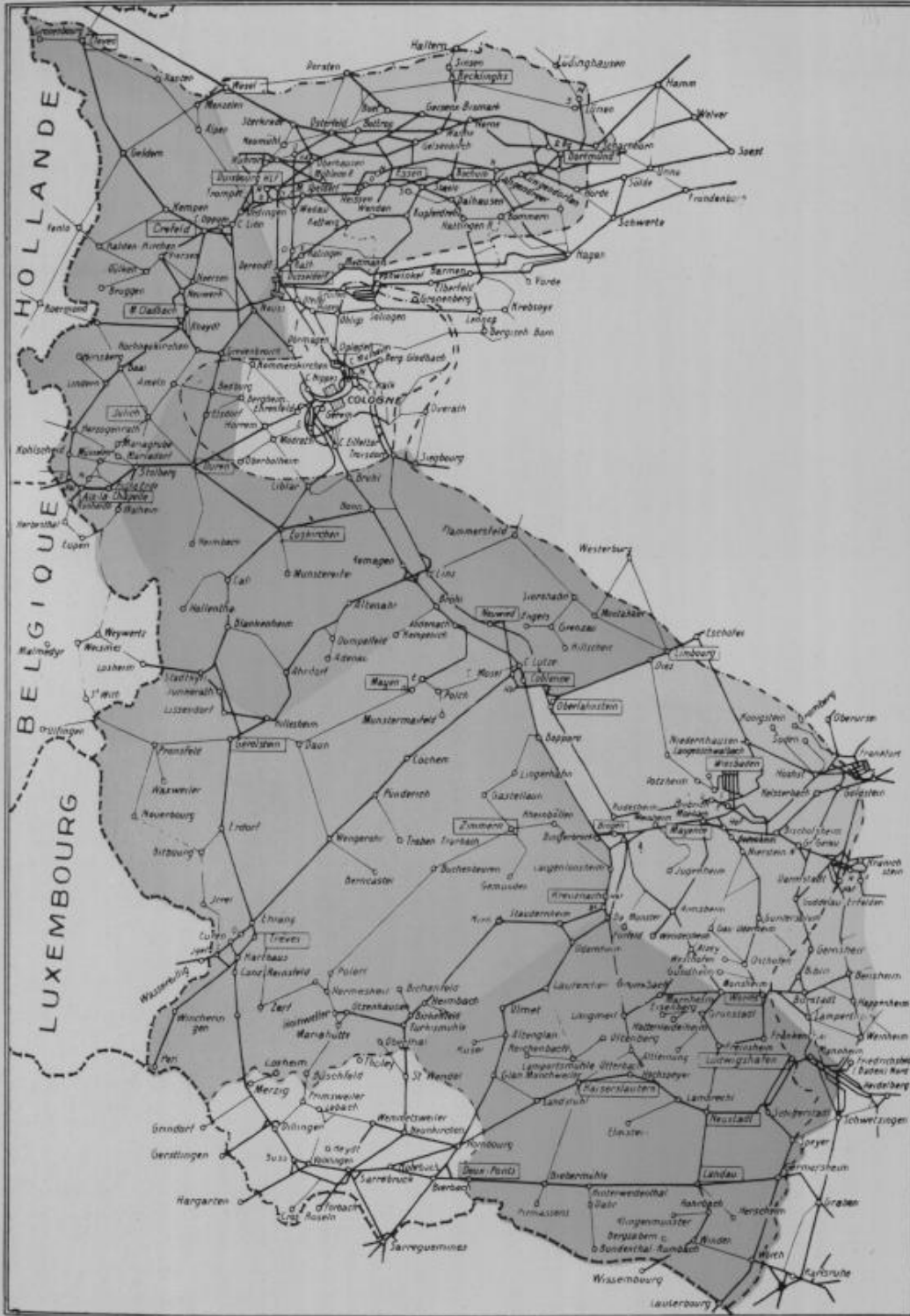


Figure 1.

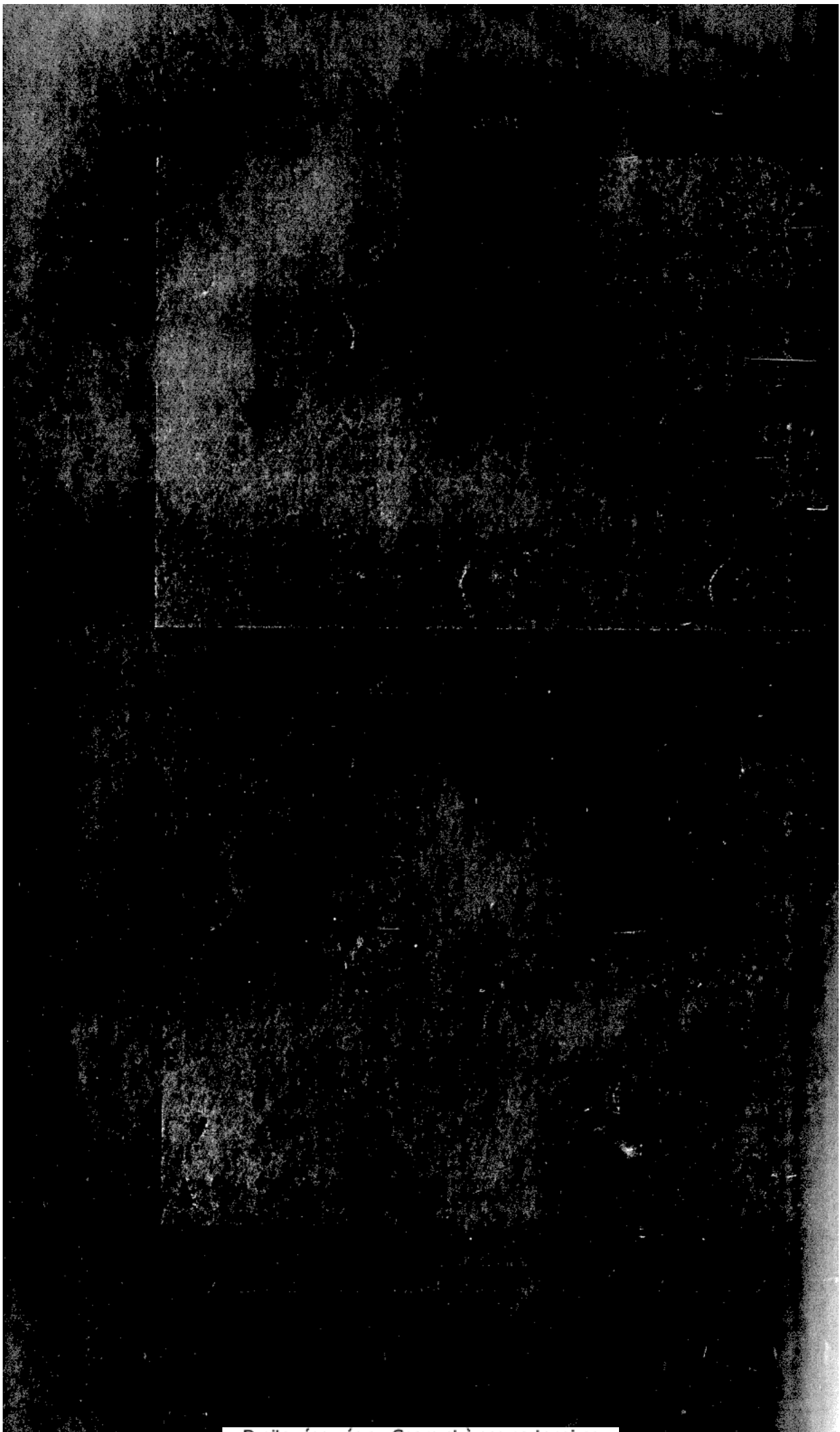
Répartition du Réseau de la Régie entre les Directions régionales.



Figure 2.
La Direction Générale de la Régie, à Mayence.



Figure 3.
L'Oberrealschule de Mayence (Annexe à la Direction Générale de la Régie).



B. - BASES DE L'ORGANISATION DE LA RÉGIE

Il aurait été naturel que l'on songeât, pour aller vite, puisque le temps pressait, à calquer tout simplement l'organisation de la Régie sur celle des Grands Réseaux français ou belges, et à appliquer des réglementations analogues aux leurs, étant donné surtout que, tout au moins au début de son exploitation, la Régie devait opérer avec un personnel presque entièrement français et belge, y compris les cadres et les grands chefs de service. Mais cette solution ne pouvait convenir.

Il importait, en effet, de créer un organisme central homogène et souple, pouvant se modeler immédiatement aux nécessités techniques et commerciales qu'il fallait prévoir nécessairement très changeantes. Cela ne pouvait aller sans disposer d'organismes régionaux auxquels une initiative assez grande serait laissée, qui seraient plus aptes que des services centraux d'une Direction générale à s'adapter sur-le-champ aux circonstances, parce que plus proches des besoins à satisfaire, des difficultés à vaincre et du personnel exécutant, et qui seraient aussi en rapports plus étroits avec les usagers du chemin de fer.

C'est ce qui a conduit le Directeur de la Régie à créer des Directions régionales ayant, pour la commodité, sensiblement les mêmes limites territoriales que les anciennes Directions allemandes, avec un Président à leur tête comme celles-ci en avaient un, mais avec de toutes autres dispositions d'attributions.

Les anciennes Directions allemandes avaient, en effet, une autonomie assez grande, leur rattachement au Ministère des Communications, à Berlin, n'étant pas très serré. Par ailleurs, les attributions de direction y étaient réparties entre 20 à 30 hauts fonctionnaires, suivant l'importance de la Direction, sous la présidence de l'un d'eux. Chacun de ces hauts fonctionnaires agissait à peu près à son gré dans son compartiment, le Président n'assurant que très imparfaitement, dans la réalité, la liaison et l'unité qui auraient été indispensables avec une division aussi grande des attributions de direction. Nous avons pu constater ce que cette organisation avait de défectueux, et on peut lui attribuer une partie des imperfections relevées dans l'exécution du service de la Reichsbahn, ainsi que le nombre excessif des agents de chemin de fer qui étaient utilisés en Allemagne.

Dans les Directions régionales de la Régie, le Président, qu'on aurait aussi bien pu dénommer le « Directeur de la Direction régionale », avait les initiatives et la responsabilité de l'exécution du service du Réseau sur sa circonscription. Il était assisté d'un Chef de service de l'Exploitation, d'un Chef de service de la Voie, d'un Chef de service de la Traction.

Chacun de ces trois fonctionnaires, suivant les directives et sous le contrôle de son Président, traitait les affaires de son service avec le Chef du Service Central correspondant de la Direction Générale, — comme les Chefs des Services Centraux de la Direction Générale traitaient eux-mêmes les leurs suivant les directives et sous le contrôle du Directeur de la Régie.

Les différentes Directions régionales étaient reliées entre elles d'une façon très intime par l'action des Services Centraux de la Direction Générale et par le Directeur de la Régie lui-même, dont ce fut un des soins les plus assidus. On put ainsi leur imposer de suite, — sans aucune difficulté, d'ailleurs, car la bonne volonté et le désir d'aboutir de tous étaient grands, — des directives communes et des méthodes semblables ; on put coordonner leurs actions et leurs efforts dans une discipline rigoureuse.

Comme chaque Président de Direction régionale obtint des résultats analogues dans le cadre de sa Direction, l'exploitation de la Régie présente, dans son ensemble, une unité qui fut déterminante dans les résultats remarquables obtenus aux points de vue technique, économique et financier, ainsi qu'on le verra dans les chapitres suivants.

Les services locaux de gares, de dépôts, d'ateliers et de voie furent constitués à peu près comme au temps de la Reichsbahn, tout en leur donnant plus de souplesse de façon à tirer, en certains cas, un meilleur parti des installations que ne le faisait cette dernière. Cela devait faciliter, plus tard, la réincorporation des cheminots allemands quand cesserait la résistance que leur avait imposée le Reich.

Cette préoccupation de la reprise ultérieure de service des cheminots allemands fut d'ailleurs constante pour la Régie, afin d'être toujours prête à une telle éventualité qui devait bouleverser, du jour au lendemain, les conditions dans lesquelles le service était à assurer. C'est elle, en particulier, qui décida la Régie à maintenir en vigueur sur son Réseau les réglementations techniques allemandes. On pouvait compter, en effet, que les cheminots français et belges se les assimileraient rapidement, avec leur esprit vif et leur bonne volonté, alors que les Allemands seraient déroutés de se trouver en présence d'autres réglementations que les leurs, ce qui pourrait avoir des conséquences d'autant plus fâcheuses qu'ils seraient le plus grand nombre dans les effectifs de la Régie.

C. - CONSTITUTION PROGRESSIVE DU RÉSEAU DE LA RÉGIE

Lorsque la Régie prit en charge l'exploitation du Réseau Rhéno-Westphalien, le 19 Mars 1923, le nombre des kilomètres de lignes ouvertes au service n'était que de 1.478. La figure n° 4 montre quelle était la consistance de ce réseau à la date précitée.

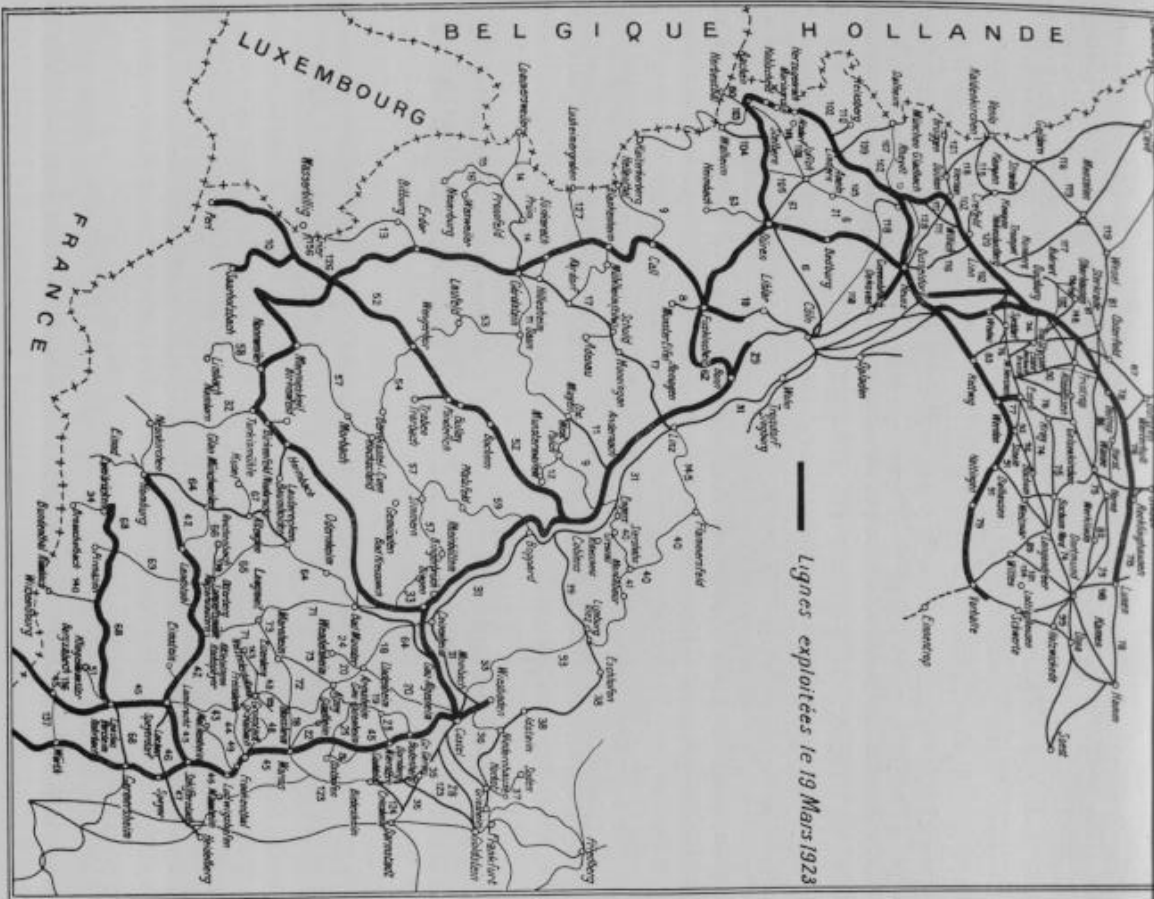


Figure 4.
Lignes exploitées le 19 Mars 1923.

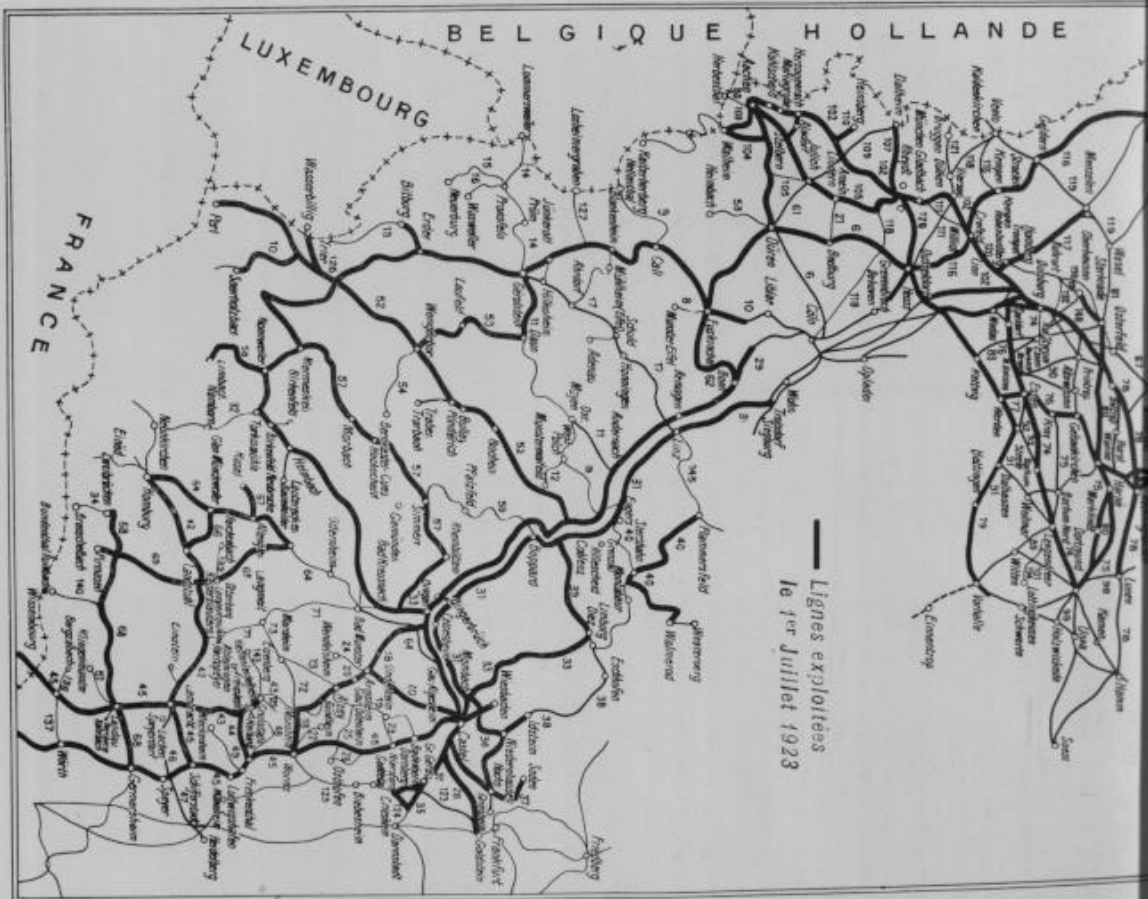
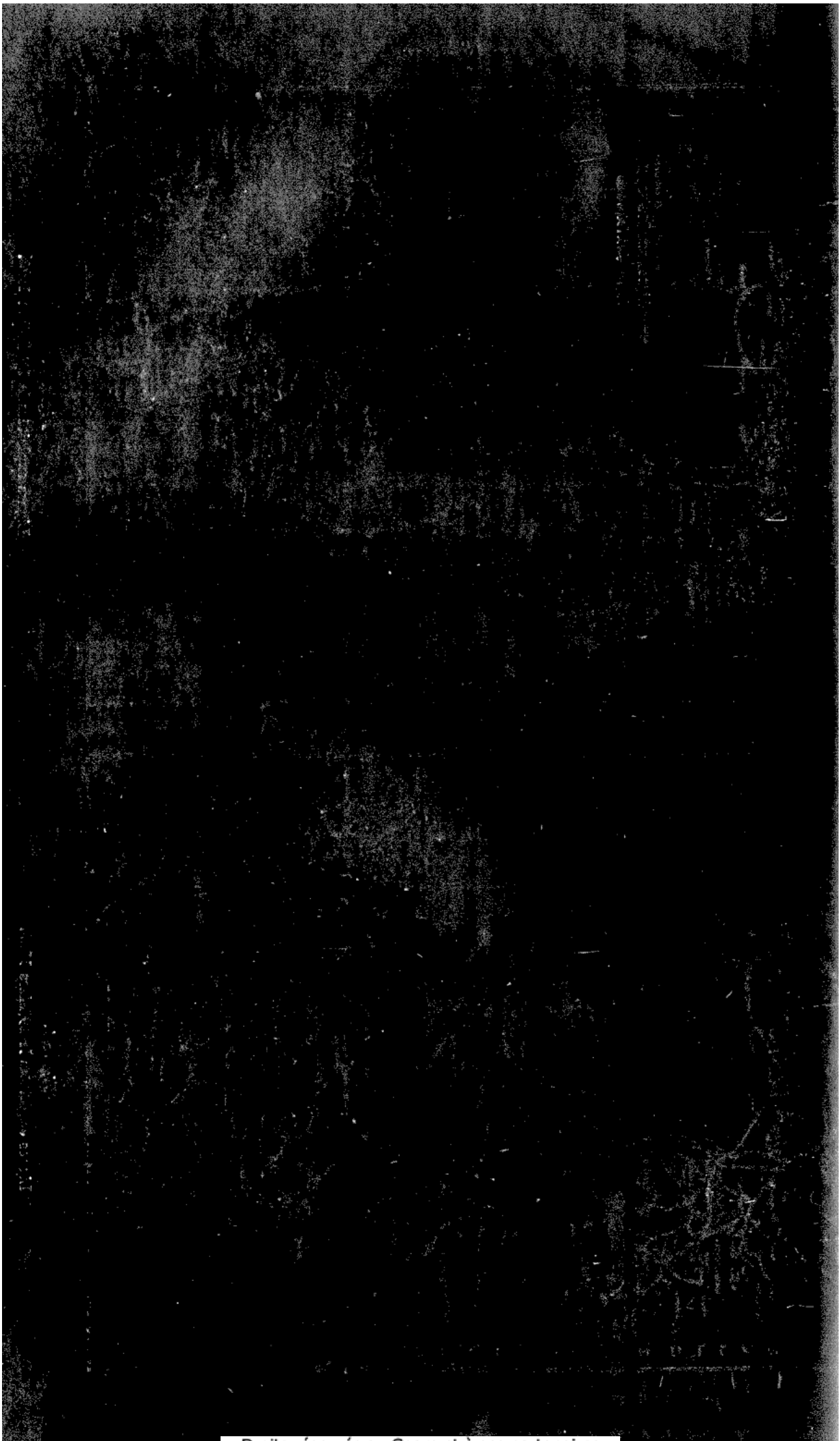


Figure 5.
Lignes exploitées le 1er Juillet 1923.



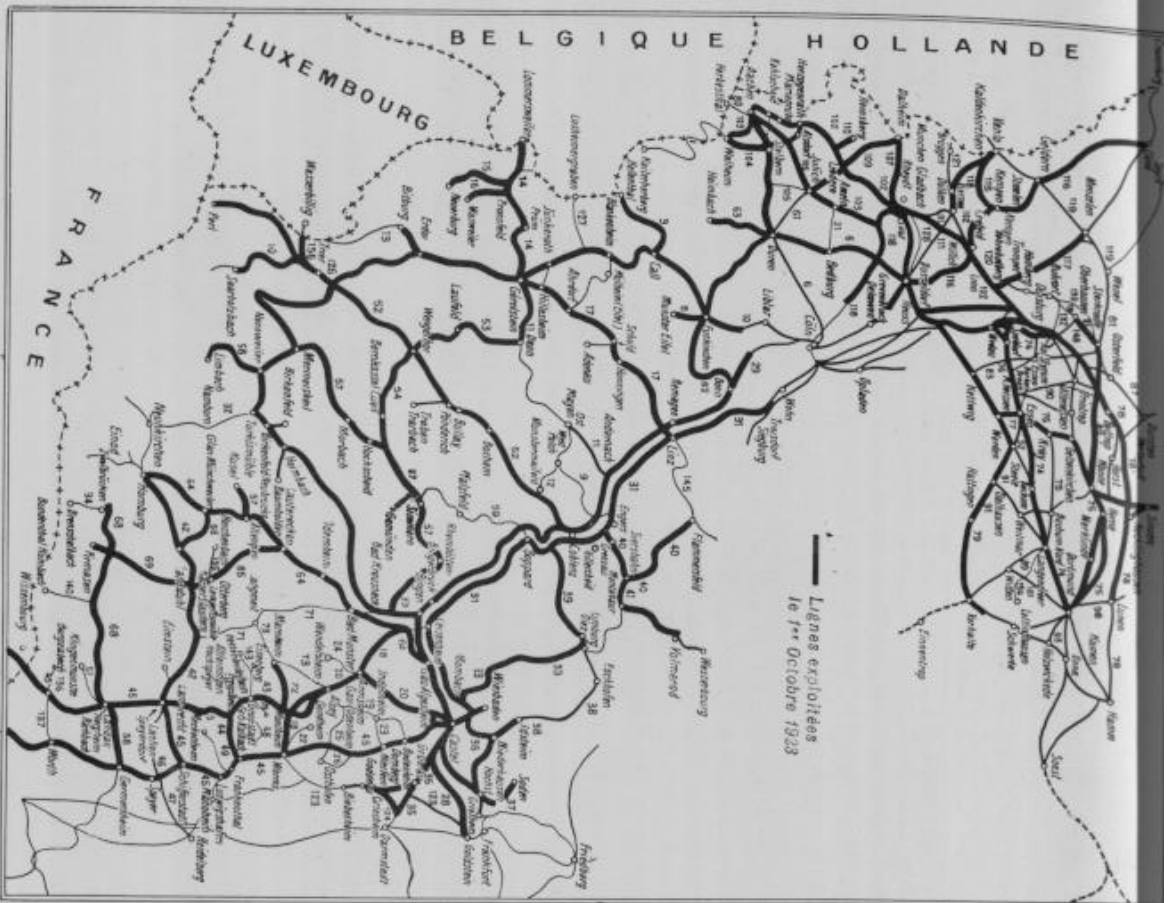


Figure 6.
Lignes exploitées le 1er Octobre 1923.

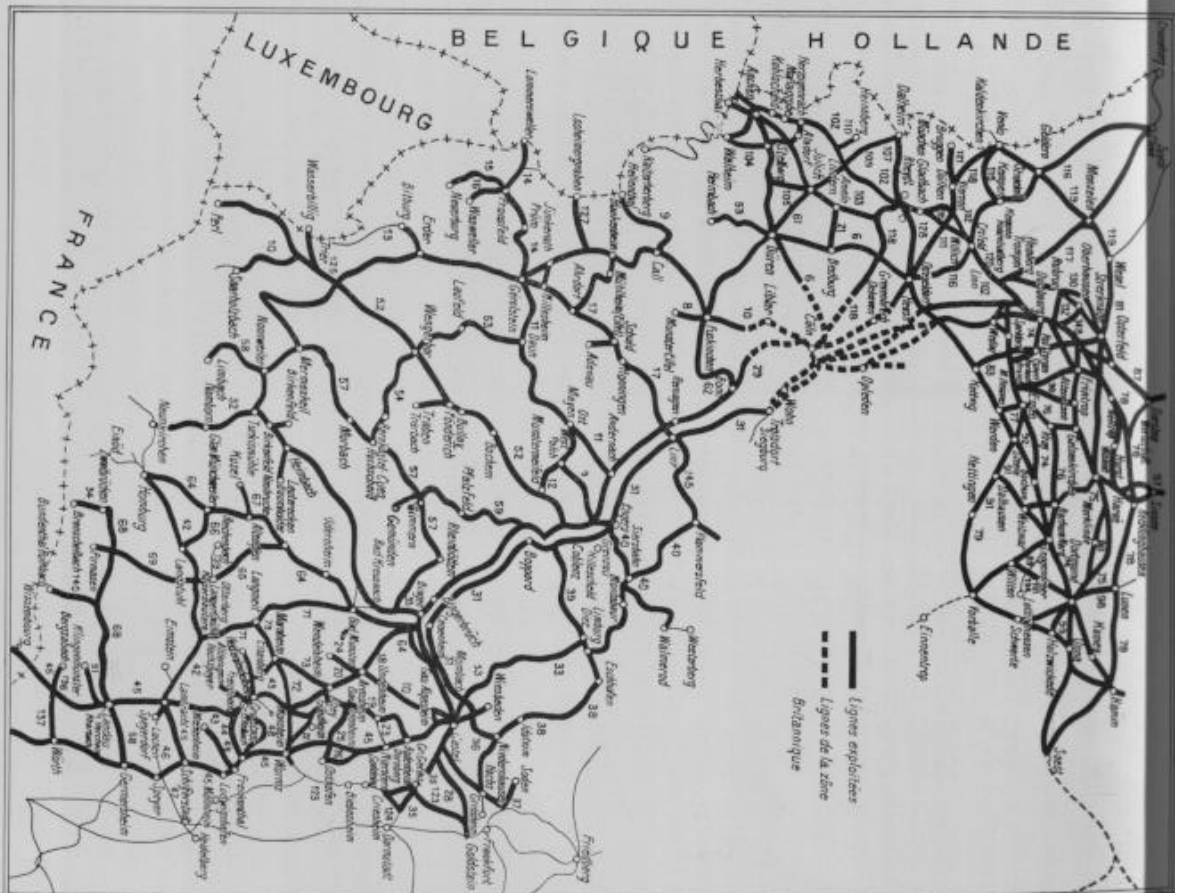
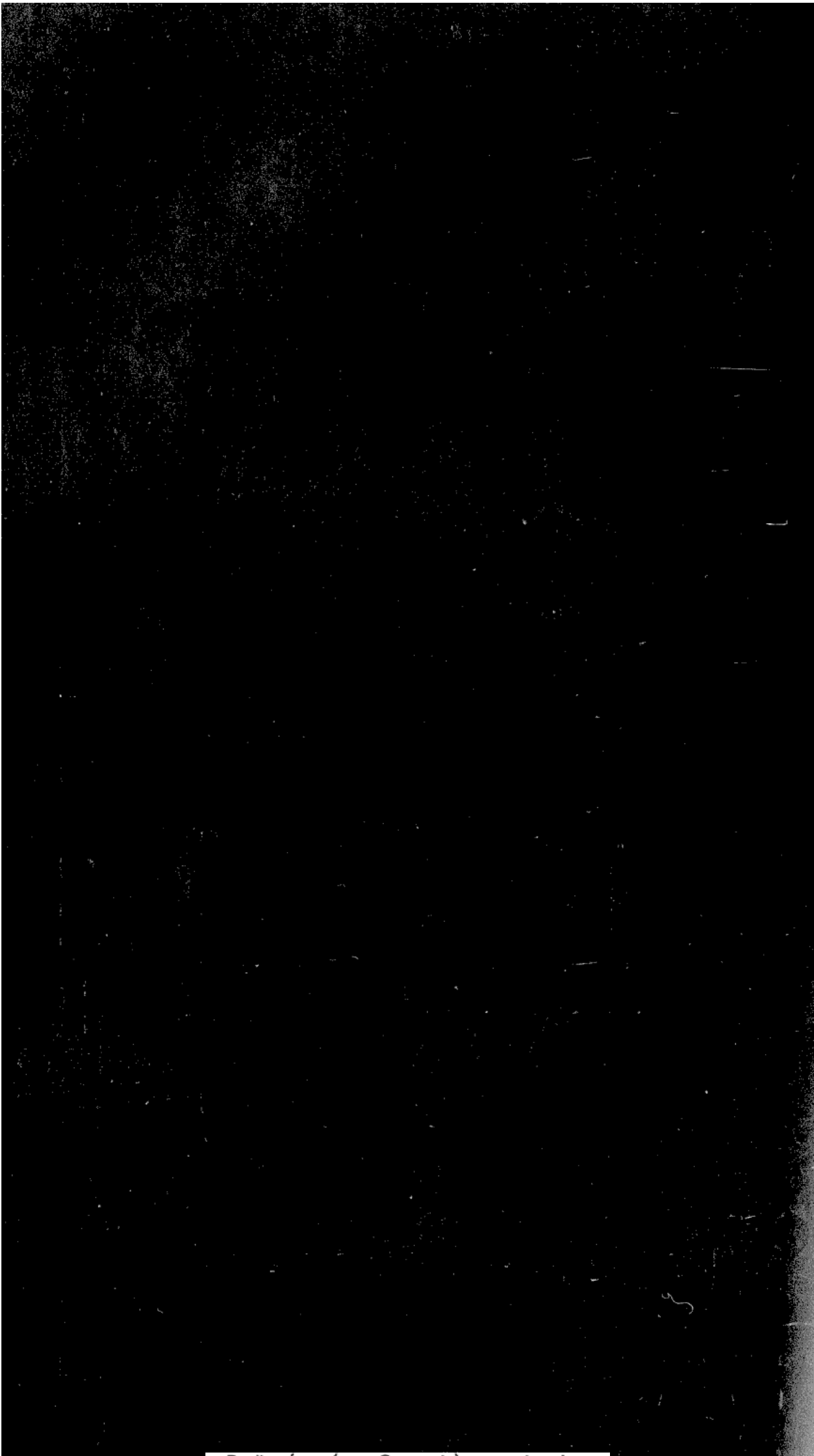


Figure 7.
Constitution définitive du Réseau de la Régie.



Certes, l'Autorité militaire demandait fréquemment la mise en marche de trains, dans un but déterminé, sur d'autres lignes que celles-ci ; mais ces trains marchaient à vue, traversaient des gares inactives où le personnel d'accompagnement avait disposé quelques aiguilles pour assurer un passage prudent, puis rentraient à leur point de départ après avoir rempli leur mission, le tout sans horaire précis et sans périodicité déterminée. Les lignes utilisées de la sorte ne pouvaient évidemment pas être considérées comme des lignes en service normal.

La Régie opéra immédiatement la reconnaissance des lignes qu'elle n'exploitait pas ; elle en assura ensuite l'occupation par son personnel et y organisa la mise en marche de trains réguliers. Le 1^{er} Juillet 1923, 1.500 kilomètres nouveaux avaient ainsi été remis en service et le Réseau exploité comportait dès lors 3.000 kilomètres environ (figure n° 5). Les principales des lignes ainsi rétablies dans les trois premiers mois de l'exploitation furent les suivantes :

Essen - Langendreer - Dortmund.

Essen - Wanne - Dortmund.

Crefeld - Clèves.

Buschfeld - Simmern - Langenlonsheim.

Coblence - Diez - Wiesbaden.

Wiesbaden - Höchst.

Mayence - Goldstein.

Mayence - Oberlahnstein - Troisdorf par la rive droite du Rhin.

L'effort se poursuivit d'ailleurs sans relâche et, le 1^{er} Octobre 1923, le Réseau de la Régie comportait environ 3.600 kilomètres. On avait rouvert alors les lignes de Hombourg à Bad-Munster, de Gerolstein à Remagen, de Gerolstein à Lommersweiler et un certain nombre de lignes secondaires (figure n° 6).

Au commencement de 1924, la totalité des lignes des Territoires anciennement et nouvellement occupés était incorporée dans le Réseau de la Régie (figure n° 7), à l'exception de celles situées dans la zone de Cologne occupée par l'Armée anglaise, et la longueur du Réseau exploité était à ce moment de 5.251 kilomètres, savoir :

3.304 kilomètres de lignes à double voie ;

1.872 kilomètres de lignes à voie unique ;

75 kilomètres de lignes à voie étroite.

D. - LA RÉGIE ET LES CHEMINOTS ALLEMANDS

Substituée à l'Administration allemande des Chemins de Fer défaillante, la Régie se trouvait, par le fait même, investie des droits et des devoirs de cette Administration à l'égard des agents allemands des Chemins de

Fer. Elle devait, avant tout, appeler ces agents à reprendre leur service : tel fut l'objet d'un « Appel aux Cheminots allemands » lancé par la Régie, dès le 20 Mars 1923, au lendemain de son entrée en fonction. Cet appel, se référant à la situation inadmissible créée par le Reich, invitait formellement les cheminots allemands à reprendre le travail, sous peine de sanctions, et garantissait leurs droits acquis, en même temps que leur salaire et l'amnistie, à ceux qui rejoindraient leur ancien poste.

L'appel de la Régie impressionna vivement, non seulement les cheminots allemands des Territoires Occupés, mais encore les milieux officiels allemands, témoin l'Ordre adressé, le 25 Mars 1923, aux cheminots par le Ministre des Transports von Groener.

Véritable tentative de réfutation de l'« Appel de la Régie », auquel il s'efforçait de répondre point par point, cet Ordre menaçait, non seulement de licenciement, mais encore de poursuites pénales, les agents qui reprendraient leur service.

D'autres ordres allemands vinrent, par ailleurs, interdire à la population l'usage des Chemins de Fer exploités par la Régie, sous menace également de sanctions pénales, alors que, de son côté, le Général Commandant en Chef les Forces alliées lançait un « Ordre » enjoignant aux cheminots allemands d'avoir à assurer leur service.

En fait, les reprises de travail furent pratiquement nulles, si forte était l'emprise du Reich, et par conséquent l'effet de ses menaces, sur ses agents. Il ne fallait attendre que du temps la modification de cette attitude. Il en résultait, on le conçoit aisément, une complication considérable pour la Régie, qui avait escompté, comme les autorités d'occupation, pouvoir disposer d'une partie notable des cheminots allemands pour la remise en marche, qui lui était demandée, d'un réseau aussi compliqué et aussi important que celui de la Rhénanie et de la Ruhr.

Dès lors, il devenait indispensable de faire énergiquement et rapidement appel à d'autres ressources en personnel.

Les moyens employés furent de plusieurs sortes.

E. - REMPLACEMENT DU PERSONNEL ALLEMAND DÉFAILLANT

a) Appel à l'Entreprise Privée.

L'un de ces moyens fut l'appel à l'Entreprise Privée pour tous les travaux susceptibles d'être exécutés par cet intermédiaire.

Dans les chapitres qui sont consacrés à chacun des Services de l'Exploitation, de la Traction et de la Voie, on verra, par le détail, la part qui a été ainsi réservée à cette nature de main-d'œuvre.

b) Appel aux Réseaux français et belges.

L'utilisation des entreprises privées ne pouvait, évidemment, écarter la nécessité de renforcer le personnel technique fourni par les Grands Réseaux.

Au moment où la Régie prit en mains les Chemins de Fer rhénans, la relève du renfort n° 2, dont il a été parlé plus haut et dont la durée d'appel avait été prolongée de quinze jours, s'était effectuée par l'envoi que firent les Réseaux français, le 23 Février 1923, d'un nouveau contingent de volontaires. Bien qu'un certain nombre d'agents du renfort n° 2 fussent restés comme volontaires pour une nouvelle période, un déficit s'était manifesté après la relève de ce renfort.

Un nouvel et important effort dut donc être demandé aux Réseaux, dès l'installation de la Régie. De nouvelles conditions d'engagement, améliorées, furent précisées et portées à la connaissance du personnel des Chemins de Fer français et belges.

Cet appel fut entendu et, en Avril et Mai, 5.000 cheminots français et belges environ vinrent renforcer l'effectif déjà présent en Rhénanie et dans la Ruhr.

Le nombre d'agents ainsi atteint fut ensuite maintenu par la continuation des engagements volontaires qui, de trois mois, ne tardèrent pas à être portés à six mois de durée.

Après les deux relèves massives de Mai et Juillet, les départs s'échelonnant, il en fut de même, de plus en plus, des arrivées, les Réseaux remplaçant, à peu près automatiquement, les agents rentrant.

c) Auxiliaires français et belges. Auxiliaires allemands et étrangers.

L'effort demandé aux Réseaux français et belges, pour venir en aide à la Régie, porté à son maximum dès Avril, ne pouvait être intensifié en raison de leurs propres besoins. Il n'en fallait pas moins, d'une part, faire face au trafic qui allait en croissant, malgré les oppositions de toutes sortes du Gouvernement allemand, — d'autre part, constituer l'armement de sécurité et les cadres nécessaires en prévision d'une reprise de service, toujours escomptée, des cheminots allemands.

Dans ce but, la Régie devait renforcer encore ses effectifs. Elle fit donc appel à des candidats français et belges étrangers au Chemin de Fer, qu'elle recruta, soit parmi les jeunes soldats de l'Armée du Rhin dont le temps de service arrivait à expiration, soit parmi d'anciens fonctionnaires et agents retraités des Réseaux, soit parmi les élèves des grandes écoles

libérés de leurs obligations militaires, soit encore parmi des ouvriers spécialistes appelés directement de France et de Belgique.

Le recrutement en France des candidats non cheminots fut concentré à la Direction Générale des Chemins de Fer, au Ministère des Travaux Publics, qui voulut bien se charger des enquêtes à faire sur la moralité et les capacités des candidats, ainsi que de leur examen médical préalable.

Une organisation analogue fut créée à Bruxelles.

Grâce à ces moyens d'action, aux agents spécialisés des Réseaux vinrent, peu à peu, se joindre de nouvelles recrues qui se formèrent professionnellement, parfois très rapidement, et permirent de faire face aux besoins sans cesse croissants de la Régie, sans appauvrir davantage les effectifs des Réseaux français et belges.

Naturellement, le recrutement sur place des auxiliaires allemands ou étrangers était en même temps intensifié, et, en Septembre 1923, lorsque cessa la résistance passive, la Régie avait pu embaucher 7.000 auxiliaires allemands ou d'autres nationalités, en dehors des auxiliaires français et belges.

Les conditions de rémunération des différentes catégories de personnel seront exposées plus loin en détail.

CHAPITRE IV

QUELQUES DIFFICULTÉS SPÉCIALES MESURES PRISES POUR Y PARER

A. - DIFFICULTÉS SUSCITÉES PAR LE REICH

a) La résistance passive.

On a vu que, quelques jours seulement après le début de l'opération de la Ruhr, le Gouvernement allemand décida d'adopter une attitude d'inertie, de résistance passive, allant jusqu'à sacrifier les intérêts des populations de la Rhénanie et de la Ruhr.

Tout d'abord, sur ses injonctions, les fonctionnaires du Reich rejetèrent toute collaboration avec les Français et les Belges, refusant toutes leurs demandes, n'obéissant à aucun de leurs ordres, les laissant livrés à eux-mêmes et leur abandonnant au besoin la place, là où ils se présentaient.

De même que les fonctionnaires, à tous les degrés, refusèrent tout concours et déclinèrent tous les ordres de réquisition, les industriels n'acceptèrent pas de se rendre aux convocations de la Commission des ingénieurs, de répondre à leurs questions, de leur fournir des renseignements et de leur ouvrir les portes de leurs établissements.

Les journaux s'abstinrent, de leur côté, de publier des documents émanant des Autorités alliées : avis, arrêtés, instructions, ordonnances.

Quant à la population, se conformant aux instructions du Reich, elle boycotta les moyens de transport qui lui étaient offerts, préférant s'imposer de fortes dépenses et de grosses fatigues en voyageant debout, dans des camions découverts, ou même à pied, plutôt que de prendre les trains de la Régie. Les marchandises furent acheminées par la route, au prix de roulages onéreux. Alors que, sur les Chemins de Fer, le trafic était à peu près nul, au début, et que les trains y circulaient presque complètement vides, un trafic intense avait lieu sur les lignes de tramways et sur les routes, qui étaient aussi fréquentées la nuit que le jour.

A cette résistance passive s'ajouta bientôt, sous l'impulsion même du Reich, une résistance ouverte. Des bandes formées d'anciens agitateurs de la Haute-Silésie et des membres d'associations secrètes, d'ailleurs prohibées, comme l'Orgesch, le Stahlhelm, le Treu-Hand, l'Organisation Mucke, etc., ayant leurs racines et leur direction en Allemagne non occupée, ou même mises sur pied dans les Territoires soumis à l'autorité

des Alliés, s'assignèrent comme but, ainsi qu'on va le voir, de commettre des attentats incessants faisant peser sur tout le Territoire une atmosphère d'insécurité, sinon de véritable terreur.

b) Sabotages et Attentats.

Lorsque les cheminots allemands s'étaient mis en grève, ils avaient détruit un grand nombre d'installations dans les gares et sur les voies ; ils avaient fait sauter des ponts tournants et des locomotives dans les dépôts et mis hors d'usage les lignes télégraphiques et téléphoniques ; ils avaient emporté les archives et les documents de service, fait disparaître les étiquettes et les écritures d'un nombre considérable de marchandises et de wagons chargés ; ils avaient évacué tout ce qu'ils avaient pu de locomotives, voitures à voyageurs, wagons, approvisionnements de chemin de fer, en territoires non occupés. Tout cela d'après des ordres reçus du Reich, afin d'empêcher pour longtemps l'usage du chemin de fer par les Alliés.

Ces mesures n'ayant pas arrêté le démarrage des services de la Régie, le Reich eut recours à des sabotages et à des attentats dont la nature et la continuité créèrent immédiatement un danger redoutable.

Ces sabotages et ces attentats se manifestèrent, pour la première fois, le 8 Avril 1923 : une mine à retardement explosa au passage d'une machine haut-le-pied et coupa la voie à 800 mètres au sud de la gare d'Uerdingen.

A partir de cette date, les actes criminels se succédèrent sans interruption jusqu'à la fin de la résistance passive. La Régie en compta 325, ayant occasionné 50 déraillements de trains et qui intéressèrent surtout des lignes de la Ruhr, les abords des gares de Düren, d'Aix-la-Chapelle, de Coblenze et de Trèves et les lignes de transport des marchandises de Réparations. Il y en eut 86 dans le seul mois de Mai 1923. La carte de la figure n° 8 situe ceux qui ont affecté les voies principales de circulation.

Nous rappellerons quelques-uns des sabotages et attentats dont nous nous occupons, en indiquant quelles ont été leurs conséquences :

15 *Avril* 1923.

Une bombe explose sous le train 7.078, entre Gerolstein et Oberbettingen ; le chauffeur est blessé, la voie est coupée ainsi que les fils télégraphiques et téléphoniques ; la machine est avariée ; la circulation est suspendue.

20 *Avril* 1923.

Une bombe explose au passage du train W25 ; la voie est coupée et le mécanicien blessé.

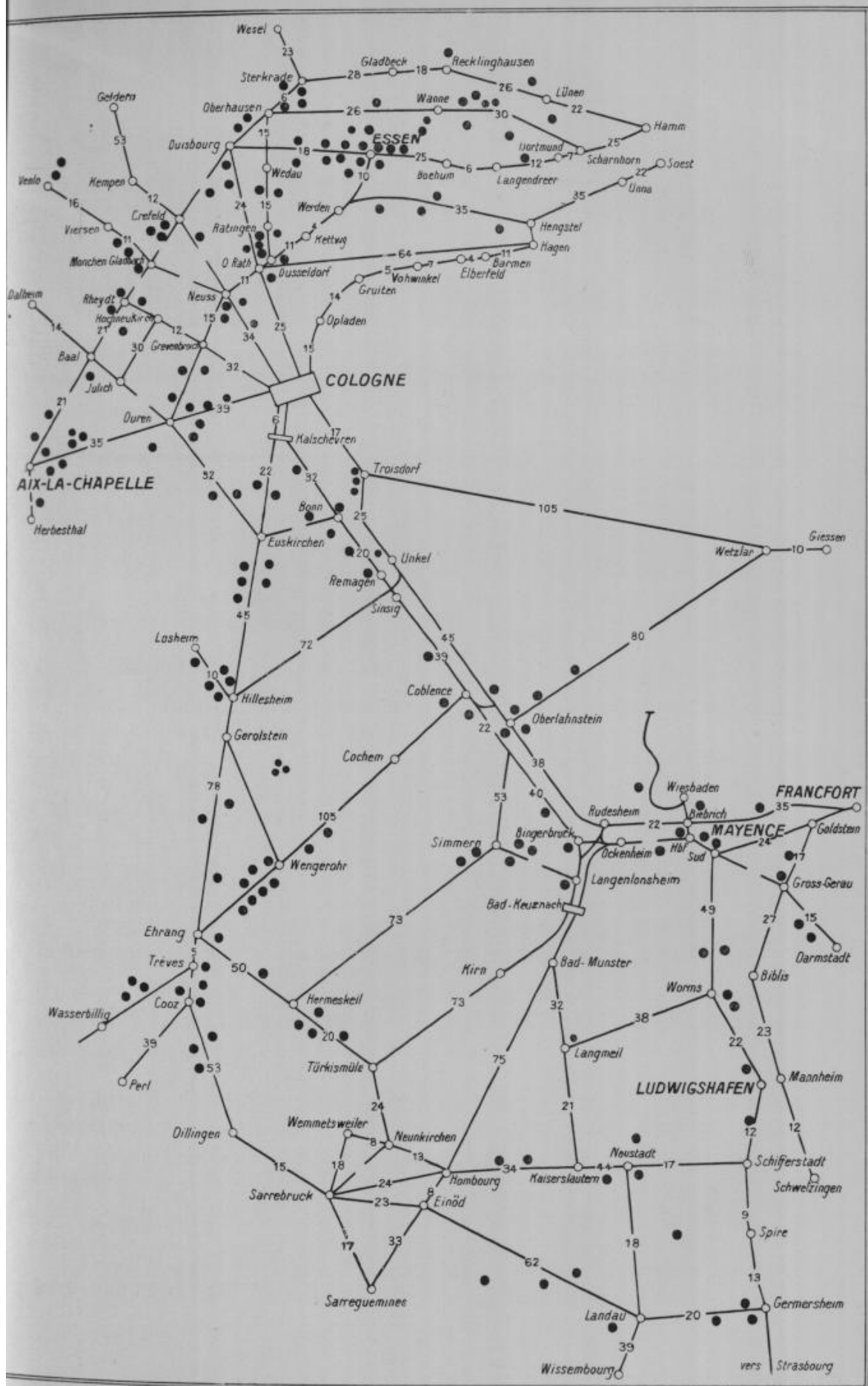


Figure 8.

Carte des sabotages ayant affecté les voies principales.

25 *Avril* 1923.

Une mine fait dérailler le train 4A. à Helenabrunn ; 125 mètres de voie sont détruits ; un grand nombre de wagons sont avariés ; la circulation est suspendue.

26 *Avril* 1923.

A 1 kilomètre de Bobenheim, des coupons de rails et des grosses pierres sont placés à la pointe d'une aiguille donnant la direction d'un embranchement particulier, ce qui provoque un déraillement.

1^{er} *Mai* 1923.

Entre Kierberg et Liblar, une mine explose au passage du train 503. Voie coupée ; 5 voitures déraillent ; nombreux fils télégraphiques arrachés.

2 *Mai* 1923.

A Coblenz-Lützel, un incendie dû à la malveillance détruit les bureaux P.V., la cabine d'aiguilleurs n° 4, les quais couverts ainsi que les marchandises entreposées.

3 *Mai* 1923.

Entre Wedau et Lintorf, au passage d'un train de charbon, une mine explose ; 3 wagons chargés déraillent.

6 *Mai* 1923.

Entre Düren et Langerwehe, l'explosion d'une mine détruit le tablier du pont de la voie vers Aix-la-Chapelle.

7 *Mai* 1923.

Entre Düren et Buir, une bombe explose au passage du train D.414 ; la machine déraile ; la voie est coupée ; le mécanicien est blessé.

Le même jour : à Bobenheim, éclatement d'une bombe au passage du train C.124 ; la voie est coupée ; la machine et 13 wagons déraillent.

8 *Mai* 1923.

Entre Euskirchen et Junkerath, d'une part, et Düren et Euskirchen, d'autre part, 2 mines explosent interrompant complètement la circulation entre Trèves et Düren ; les trains doivent être déviés par Aix-la-Chapelle.

10 *Mai* 1923.

Entre Valtrop et Lünen-Süd, un engin explose au pont sur route, kilomètre 89 + 300 ; la voie est détruite sur une longueur de 40 mètres.

12 *Mai* 1923.

Entre Osterfeld et Oberhausen, une mine explose sur le pont de l'Emscher Canal devant le train 284, transportant des troupes et du matériel lourd d'artillerie ; grâce à la vigilance du mécanicien, une catastrophe a pu être évitée, le train ayant été arrêté à 40 mètres du lieu de l'attentat.

Le même jour : entre Düren et Elsdorf, une bombe éclate au passage du train C.E.51 ; rails coupés ; mécanicien blessé.

13 *Mai* 1923.

Entre Förhen et Schweich, déraillement du train 412, à la suite de l'éclatement d'une bombe ; voie 2 détruite sur une certaine longueur ; mécanicien blessé.

17 *Mai* 1923.

A 1 km. 200 de la gare de Forsthaus, explosion d'une mine ; le train C.H.21 déraile.

22 *Mai* 1923.

A Forsthaus, des billes en fer sont posées sur la voie de départ de Crefeld et sont découvertes peu avant le passage d'un train.

Le même jour : à Angermund (Ruhr), l'explosion d'une mine cause le déraillement du train 136 ; le mécanicien est blessé.

29 *Mai* 1923.

Entre Insheim et Landau, une bombe explose et cause le déraillement du train D.103.

30 *Mai* 1923.

Entre Eiserne-Hand et Chausseehaus, des coups de feu sont tirés sur 2 agents électriciens ; l'un d'eux est blessé.

2 *Juin* 1923.

A Lintorf, une mine explose au passage du train G.E.60 ; le tender et 13 wagons déraillés et culbutés : graves dégâts matériels et interruption prolongée de la circulation.

10 *Juin* 1923.

Au kilomètre 26 de la ligne du Wiesbaden à Griesheim, on découvre sur les voies 26 cartouches de dynamite.

12 *Juin* 1923.

Entre Duisbourg et Block Ruhrtal, 2 bombes explosent, coupant les voies et interrompant la circulation. On découvre, ensuite, un nouvel engin non explosé.

Le même jour : explosion entre Liblar et Euskirchen ; voie coupée et déraillement.

13 *Juin* 1923.

Entre Godesberg et Mehlem, une bombe éclate au passage du train 1329 ; voie coupée ; la machine avariée déraille ainsi que 9 voitures ; mécanicien et chauffeur blessés.

Le même jour : au kilomètre 42 + 150, ligne de Bonn à Coblenz, une mine éclate au passage du train 1232. Déraillement de la machine et de son tender, du fourgon et de 3 wagons ; circulation interrompue.

14 *Juin* 1923.

Ligne de Neuss-Cologne, près du pont Nord Canal, une patrouille belge arrête 4 Allemands porteurs de 75 kilogrammes de dynamite et armés de revolvers, qui se disposaient à faire sauter ce pont.

Le même jour : entre Uhlerborn et Budenheim, un engin éclate sous la quatrième voiture du train D.141. 7 voyageurs sont blessés, dont un grièvement. Voie impaire inutilisable.

18 *Juin* 1923.

Entre Elsdorf et Bedburg, explosion d'une mine au passage du train C.E.59. Voie coupée ; un wagon déraille ; machine avariée.

Le même jour : explosion suivie de déraillement entre Wickrath et Rheydt.

20 *Juin* 1923.

On découvre 8 paquets de cheddite amorcés, sous le tunnel de Mayence-Sud ; un accident de la plus grande gravité est évité de justesse.

23 *Juin* 1923.

Au kilomètre 46 + 100, entre Jockgrim et Wœrth, un engin éclate au passage du train A.10. Les 2 voies sont obstruées par 24 wagons déraillés ; un agent allemand est blessé grièvement.

26 *Juin* 1923.

Dans la salle des Pas-Perdus de la gare de Wiesbaden, une bombe éclate ; 2 voyageurs allemands sont blessés, dont un grièvement.

Le même jour : à Meckenheim, au train 626, une bombe placée dans la première voiture à voyageurs éclate. Aucun voyageur n'occupait heureusement les deux premières voitures qui sont détruites.

30 *Juin* 1923.

Sur le pont du Rhin, à Hochfeld, près de Duisbourg, au train 3 R. (soldats permissionnaires belges), une bombe placée dans une voiture éclate : 12 tués, 30 blessés. Les voies sont obstruées par les wagons déraillés.

2 *Juillet* 1923.

Un engin placé sur le parapet du tunnel de Mayence explose. Un deuxième engin non explosé est découvert.

8 *Juillet* 1923.

A Igel, des coups de feu sont tirés sur un agent français. Une heure plus tard, le poste n° 2 de la gare d'Igel est attaqué à coups de feu.

9 *Juillet* 1923.

A Landstuhl, une patrouille surveillant la voie est attaquée à 22 heures par un groupe d'Allemands ; le caporal est blessé, un Allemand est tué.

18 *Juillet* 1923.

A Oberhausen-West, la cabine W.T. a été saccagée par des malfaiteurs ; les fils électriques, ainsi que les réglettes des bornes, ont été arrachés, les appareils écrasés, certains câbles électriques coupés au ras du sol.

21 *Juillet* 1923.

A Oberbettingen, les fils du sémaphore de sortie, côté Gerolstein, sont coupés ainsi que les fils électriques.

30 *Juillet* 1923.

A Essen Hbf., la boîte de connection des câbles électriques des appareils de contrôle des aiguilles est détruite, en vue de provoquer des accidents.

6 *Août* 1923.

A Stromberg, des plateaux de bois sont calés entre les rails et contre-rails pour susciter un déraillement.

31 *Août* 1923.

A Karthaus, une cabine sur potences renfermant des connections est incendiée.

Les attentats les plus propres à provoquer des catastrophes furent accomplis : ruptures de rails, calages d'aiguilles, dégradation de signaux

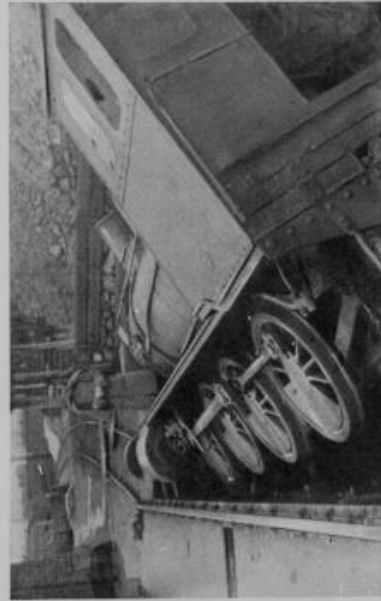
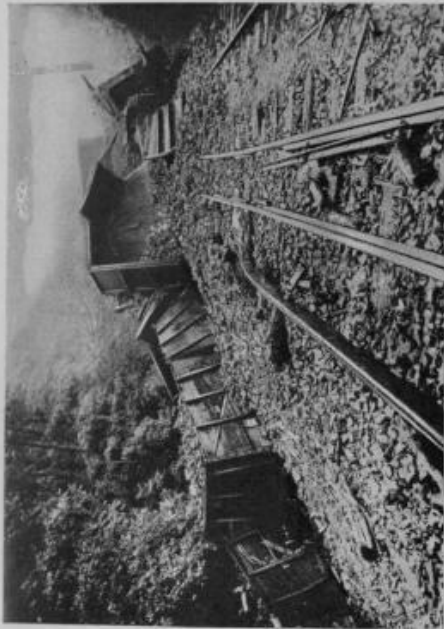
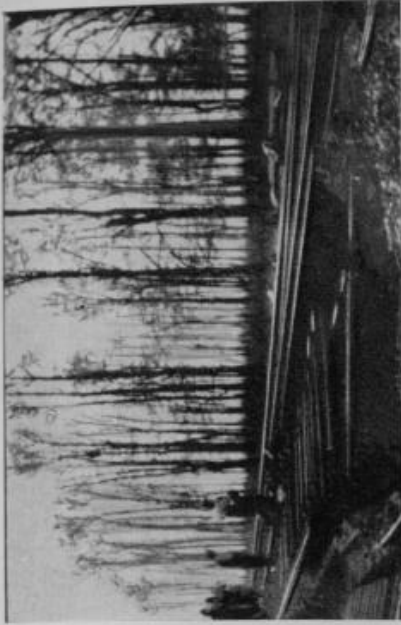


Figure 9.
Les résultats de quelques sabotages.

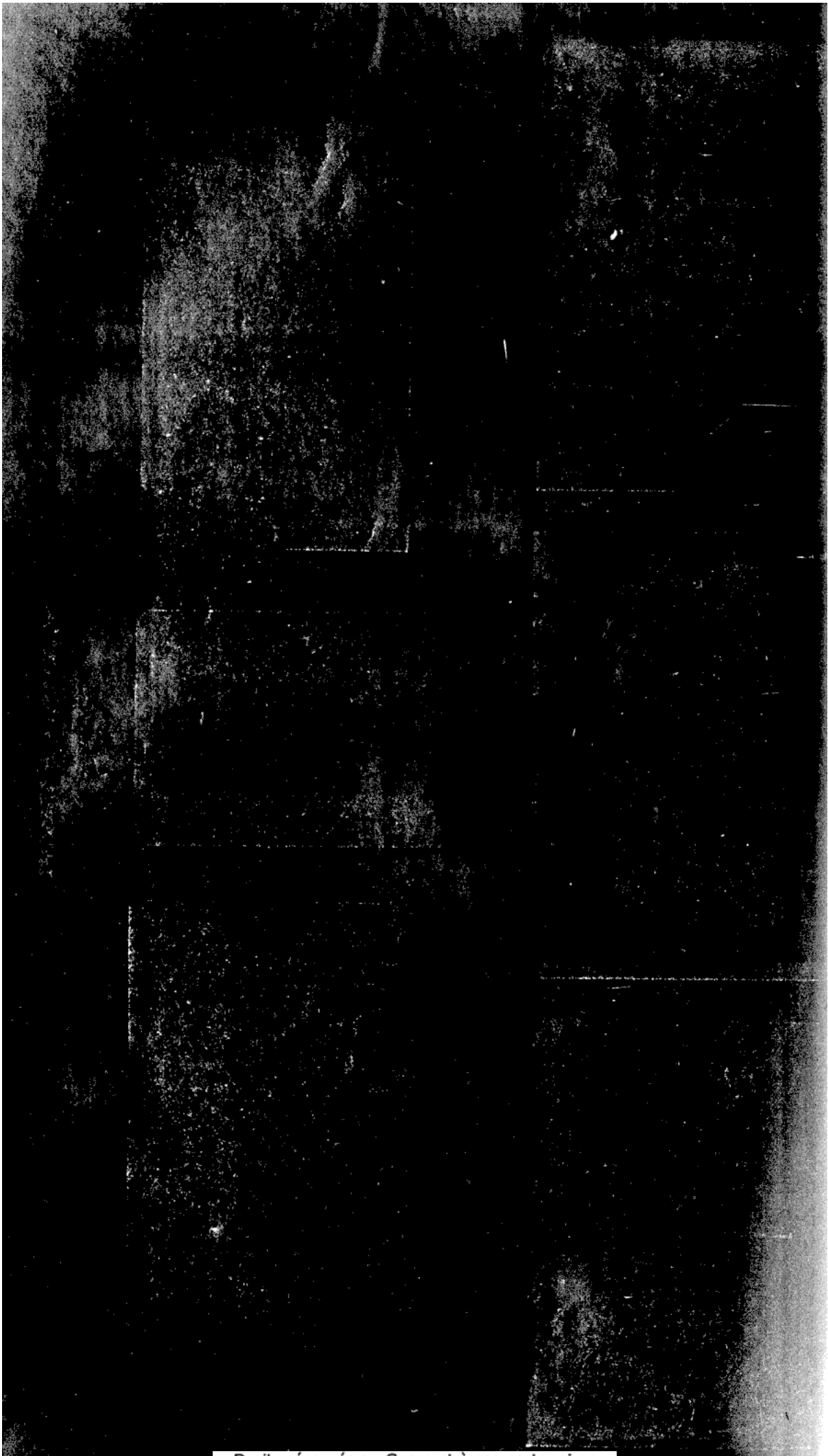




Figure 9 bis.
Les résultats de quelques sabotages.

et de lignes télégraphiques et téléphoniques, bombes dans les gares, sur les voies et dans les trains, etc...

La vie des cheminots français et belges était surtout menacée et un certain nombre de ceux-ci furent blessés. Il en fut d'ailleurs de même pour le personnel allemand utilisé par la Régie.

Sans la vigilance toujours en éveil des cheminots et des militaires préposés à la garde des voies, on aurait eu à enregistrer de nombreuses catastrophes, plus graves encore, sans doute, que celle qui se produisit le 30 Juin 1923, à Duisbourg-Hochfeld, où 12 soldats belges permissionnaires trouvèrent la mort et où 30 autres furent grièvement blessés par l'éclatement d'une bombe à retardement dissimulée dans une voiture, ce qui souleva une réprobation universelle.

Certains des attentats commis révélèrent d'ailleurs nettement l'existence d'un plan d'ensemble. Ce fut le cas des cinq sabotages commis dans les nuits du 6 au 8 Mai 1923 sur les lignes d'Aix-la-Chapelle à Cologne, d'Aix-la-Chapelle à München-Gladbach, de Düren à Neuss et Düsseldorf, de Düren à Euskirchen, et de Trèves à Euskirchen, pour rendre inutilisable le nœud vital de communications qu'était pour la Régie la gare de Düren.

Malgré tout, les actes de terrorisme ne parvinrent, à aucun moment, à faire fléchir la ténacité des cheminots ni à entraver leur activité. Ceux-ci restèrent calmes et résolus et les transports ne furent jamais interrompus. On déviait les trains par des itinéraires de détournement, on organisait des transbordements, des services à voie unique ; on bouchait les brèches faites dans la voie, par la destruction des ponts, au moyen de trains de terre disséminés un peu partout sur le Réseau, à toute éventualité ; et toujours on passait. Aussi les Allemands, comprenant enfin qu'ils n'arrivaient qu'à soulever contre eux l'opinion générale, dans les Territoires Occupés comme à l'étranger, recherchèrent-ils bientôt dans la voie des négociations les résultats que n'avaient pu leur procurer des procédés de violence.

c) La campagne de presse.

Concurremment avec la résistance déclenchée dans les T.O. sous la forme des attentats et des sabotages dont il vient d'être question, le Reich, après avoir suscité également dans la presse locale une résistance consistant dans le refus, déjà signalé plus haut, d'insérer les avis officiels des Autorités franco-belges, organisa une campagne générale de presse très active, non seulement dans les organes locaux, mais dans toute l'Allemagne et à l'étranger.

Sous la forme d'articles tendancieux, il ne cessa d'attaquer l'opération de la Ruhr, tout en présentant sous un jour tout à fait inexact, pour les besoins de sa cause, les actes des Autorités franco-belges, leurs conséquences et la réaction des populations rhénanes.

Pour en éviter les effets fâcheux, cette campagne dut être combattue énergiquement par des tracts, affiches et brochures largement répandus et placardés, qui établissaient les provocations et la mauvaise volonté du Reich et expliquaient les mobiles de l'action des Alliés.

Pour faire mieux connaître encore la vérité aux Allemands des Territoires Occupés, leur présenter les faits sous leur aspect véritable et lutter contre la manière tendancieuse ou fausse dont la presse allemande les exposait généralement, deux journaux de langue allemande furent fondés par l'Armée et par la Haute Commission interalliée : le *Nachrichtenblatt* et le *Nachrichtendienst*.

Ces journaux, en donnant des informations exactes sur les événements, n'ont cessé de réfuter les allégations intéressées de certains industriels, de démasquer les menées d'opposition aux Alliés et d'éclairer la population sur ses véritables intérêts. Systématiquement modérés, évitant tout ce qui pouvait heurter les sentiments respectables des Allemands, ils ont été accueillis par ceux-ci avec faveur et intérêt.

Bien que combattue de cette manière, la campagne de presse menée par le Reich, tout en se modifiant suivant le cours des événements, dura aussi longtemps que la Régie elle-même. Son objectif principal était d'attaquer celle-ci, sans trêve et sans repos, en dénigrant ses efforts, en niant les résultats obtenus, en cherchant à exploiter les susceptibilités internationales au sujet de l'action économique qu'elle poursuivait, en la gênant et en lui créant des difficultés dans toute la mesure du possible.

Le Reich se rendait bien compte, en effet, que la Régie mettait en danger la résistance qu'il avait décidé d'opposer aux Alliés, et qu'il devait réagir énergiquement contre elle. C'est pourquoi ses attaques se firent de plus en plus violentes à mesure que s'accrurent les succès de la Régie. Elles ne s'atténuèrent qu'en 1924, lorsque le rapport des experts permit au Gouvernement allemand d'espérer le rétablissement de son autorité sur les Chemins de Fer rhénans.

B. - DIFFICULTÉS RÉSULTANT DE LA CONSTITUTION MÊME DE LA RÉGIE

Aux difficultés suscitées par le Reich, à l'égard du développement de l'exploitation de la Régie, s'en ajoutèrent d'autres qui tenaient à sa constitution propre.

Le mode de recrutement de son personnel, la diversité des origines de celui-ci, son instabilité, les conditions de vie matérielle et morale qui lui étaient imposées, représentaient autant de causes gênantes pour l'exécution du service.

Les cheminots français et belges avaient bien répondu avec enthousiasme à l'appel qui leur avait été fait et leur moral, autant que leur compétence, avait été à la hauteur des difficultés qu'ils rencontrèrent dès leur arrivée, en plein hiver, dans un pays souvent hostile, sur un réseau dont ils ne connaissaient, pour la plupart, ni la signalisation, ni les méthodes d'exploitation et dont l'outillage avait été enlevé ou saboté.

Cependant, au bout de quelques mois, sans que leurs efforts se ralentissent, ils commencèrent à ressentir le poids de l'isolement et à souffrir de l'éloignement de leur famille. On pouvait craindre qu'ils n'arrivassent à considérer qu'ils avaient accompli tout leur devoir et qu'ils pouvaient demander leur retour chez eux, laissant à de nouveaux venus le soin de terminer la tâche qu'ils avaient si vaillamment commencée. Là était un danger, au moment où l'expérience des semaines passées venait de familiariser ces cheminots avec les installations et les réglementations allemandes. Faudrait-il recommencer l'instruction de nouveaux venus, au grand détriment du rendement général et avec le risque de se trouver complètement débordés par les besoins qui ne cessaient de s'accroître ?

Pour parer à cette grave éventualité, la Régie obtint l'autorisation de laisser venir en Rhénanie les familles des cheminots qui en feraient la demande.

Cependant, dans la partie de la Ruhr nouvellement occupée, la situation n'était pas assez sûre pour permettre la réunion des agents employés sur ce point et de leurs familles. En compensation, des congés supplémentaires furent accordés aux agents pour leur permettre de rester plus longtemps près des leurs et des indemnités spéciales leur furent allouées.

Une entente avec le Commandement intervint, d'autre part, pour qu'il fût permis aux cheminots de s'approvisionner dans les Coopératives militaires.

Dès que la possibilité de la vie de famille fut établie, les demandes de départ de nos cheminots ne furent plus à craindre et le rendement augmenta ainsi dans une notable mesure, tant le facteur moral avait d'importance dans l'œuvre entreprise par la Régie.

C. - DIFFICULTÉS PARTICULIÈRES A LA RUHR

Il nous paraît utile de nous étendre quelque peu sur la situation en face de laquelle s'est trouvée la Régie dans cette partie de son Réseau.

Le Réseau spécial de la Ruhr était constitué par des lignes de l'ancienne Direction allemande d'Essen. Il comportait, cependant, une centaine de kilomètres qui avaient appartenu à la Direction d'Elberfeld et, par contre, 300 kilomètres environ des lignes de la Direction d'Essen se trouvaient en dehors des Territoires Occupés, formant ainsi un noyau

de Chemins de Fer que les Allemands continuèrent à exploiter avec une Direction installée à Hamm.

L'importance du Réseau de la Ruhr pris en charge par la Régie se mesure par les chiffres suivants :

Longueur exploitée	kilomètres.	1 .038
dont 758 en double voie et 280 en voie unique.		
Ensemble des voies multiples.....	—	1 .865
Ensemble des voies de service.....	—	2 .947
Nombre d'embranchements.....		824
dont 283 miniers.		
Longueur des voies reliant les mines et usines entre elles et aux ports.....	kilomètres.	1 .500
Développement des voies normales industrielles.....	—	5 .000
Nombre de wagons (unités de 10 tonnes) chargés certains jours.....		28 .000

Ce Réseau est représenté figure n° 10.

Trois grandes lignes, orientées de l'Est à l'Ouest, lui servent de charpente : *la ligne Nord*, qui va de Wedau à Lünen-Süd, par Bottrop et Recklinghausen, après avoir desservi les régions d'avenir de la Ruhr et qui aboutit à Hamm ; *la ligne médiane*, qui va de Duisbourg à Dortmund, par Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Wanne, Herne ; *la ligne Sud*, qui va de Duisbourg à Dortmund, par les grands centres industriels de Mülheim, Essen, Bochum, Langendreer. Ces trois lignes sont reliées aux installations du port de Ruhrort.

Il n'existe pas de lignes importantes établissant au travers de la Ruhr des liaisons Nord-Sud, si bien que le trafic des régions situées au nord de la Ruhr avec l'Allemagne du Sud emprunte obligatoirement tout ou partie des lignes essentielles Est-Ouest ci-dessus désignées.

Lorsque, le 11 Janvier 1923, les troupes franco-belges pénétrèrent dans la Ruhr, elles se bornèrent à en opérer l'investissement en occupant les localités situées au voisinage de la ligne Nord et celles en bordure de la ligne de Düsseldorf-Steele-Vorhalle. Tout marcha sans incident jusqu'au moment où les cheminots allemands commencèrent à se mettre en grève. Au début de Février, alors que la grève était générale sur les lignes soumises à l'occupation militaire, les Armées étaient à peu près complètement privées de toutes communications par voie ferrée avec leurs bases. L'arrivée des renforts de la 4^e Section de C.F.C. et d'agents des Réseaux de l'Est et d'Alsace-Lorraine permit d'équiper sommairement des lignes sur lesquelles on put faire circuler, à partir du 7 Février, un train journalier dans chaque sens et un train de ravitaillement tous les deux jours.

Entre les deux artères occupées par les Français, la Reichsbahn continuait à exploiter les autres lignes et s'efforçait d'évacuer vers les Territoires

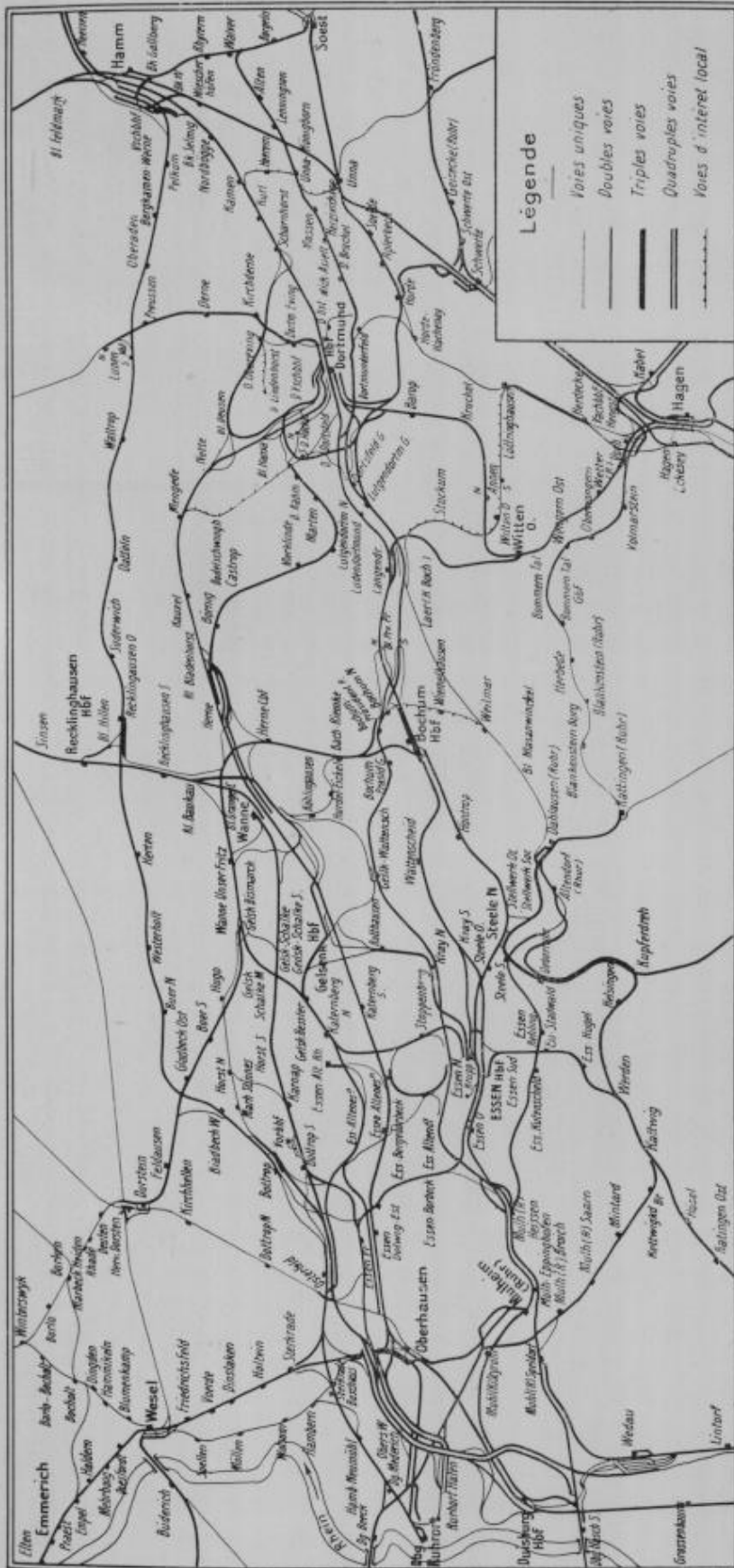
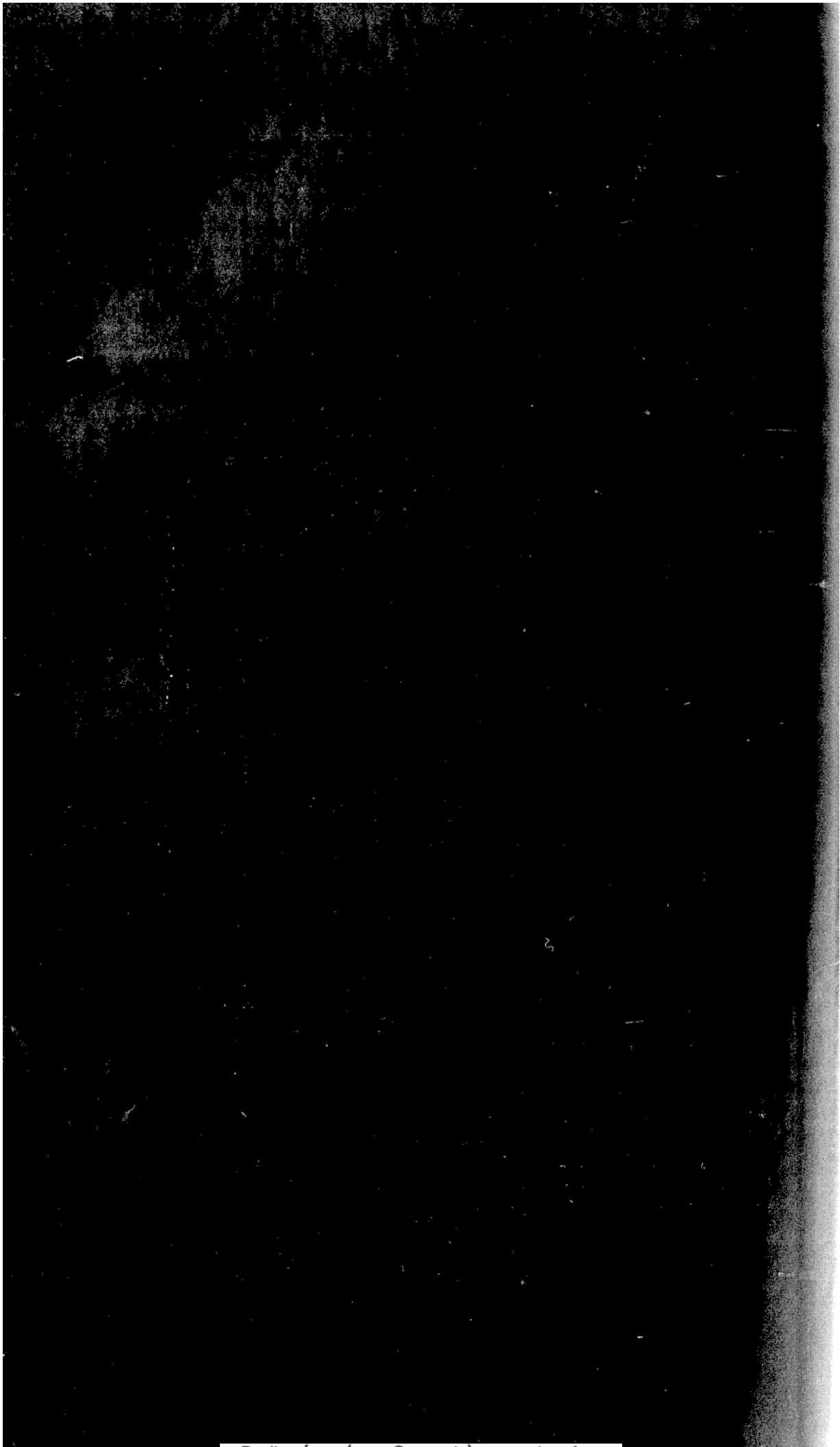


Figure 10.
Carte d'ensemble de la Direction régionale d'Essen.



non occupés le plus grand nombre possible de machines puissantes et de matériel houiller, en exécution d'un programme préparé par elle antérieurement, afin de mettre les Alliés dans l'embarras.

Pour mettre un terme à ces évacuations, on installa à chacun des points de pénétration en Territoires non occupés de lignes de Chemins de Fer, des postes de bouclage constitués par des militaires, des douaniers et des agents de Chemins de Fer. Et, comme il arriva que les Allemands tentèrent de forcer le passage de certains de ces postes, on réalisa des dispositifs de déraillement, voire même des coupures de voies pour s'y opposer. Mais le réseau du Chemin de Fer de la Ruhr est si compliqué et présente un tel mélange de voies appartenant à la Reichsbahn, de raccordements et de chemins de fer privés, qu'il s'écoula un certain temps avant qu'on ait pu effectivement isoler la Ruhr et, naturellement, les Allemands profitèrent des passages restés ouverts pour continuer leurs évacuations de locomotives et de matériel roulant.

Les locaux de la Direction régionale d'Essen furent occupés le 11 Janvier, à 16 heures, par un petit détachement français d'officiers et d'agents de la 50^e Section de C.F.C. Le personnel allemand se resserra en conséquence et, quand il fut nécessaire d'augmenter le personnel affecté à la Sous-Commission de C.F.C., une partie des fonctionnaires de la Direction allemande d'Essen se transporta à Hamm qui devint le centre de la nouvelle Direction allemande, comme il a été dit plus haut. Il n'en resta pas moins à Essen, jusqu'à la fin de la résistance passive, des Français et des Allemands, qui cohabitèrent dans les bureaux du même bâtiment, les uns travaillant pour la Régie, les autres pour la Reichsbahn.

Les forces militaires d'occupation de la Ruhr ne purent s'installer dans toutes les gares des lignes de communication dès la cessation du travail par les Allemands. Aussi, entre le moment où le service fut abandonné et l'arrivée des cheminots français, les Allemands eurent-ils tout le temps nécessaire pour procéder à la destruction des appareils de sécurité, au sabotage des postes d'aiguilleurs et des postes télégraphiques, à la mise hors service des canalisations d'eau, de gaz et d'électricité, au pillage des wagons et des halles à marchandises, à la destruction des documents de toute nature. On eut beaucoup de peine à remettre en état les installations essentielles au fonctionnement du service, et, pour empêcher de nouveaux sabotages, on dut organiser des rondes fréquentes de surveillance sous la protection de patrouilles militaires.

Au moment de sa prise de service, le 19 Mars 1923, la Régie incorpora dans ses effectifs, comme on l'a dit, le personnel français et belge qui constituait les sections de C.F.C. Il en fut ainsi, en particulier, dans la Ruhr où, en raison des circonstances particulières de l'exploitation, le personnel conserva l'uniforme militaire jusqu'en Juillet 1923. La Régie, qui

ne disposait alors que de 2.275 agents, se borna, tout d'abord, à continuer l'exploitation des lignes remises par la 4^e Section de C.F.C., lesquelles suffisaient aux besoins militaires.

Mais la nécessité de pourvoir la France et la Belgique en charbon, coke et sous-produits, au titre des Réparations, conduisit à organiser l'enlèvement des wagons chargés qui se trouvaient en certains points non occupés par la Régie et à prendre possession, suivant un programme minutieusement établi et exécuté, de nouvelles lignes desservant des stocks que l'on savait y exister.

Au fur et à mesure que se succédaient les occupations de lignes, la Reichsbahn maintenait la desserte des lignes qui lui restaient et, dans la mesure où le permettait les postes de bouclage, leur liaison avec les Territoires non occupés. Certaines de ces lignes constituaient, toutefois, un système complètement isolé, telle celle de Kettwig vor der Brücke à Mülheim Broich. A défaut d'une mine reliée à la section isolée, le charbon nécessaire aux locomotives était amené par tombereaux. Des machines maintenues sur ces lignes, et non saisies par l'autorité militaire, assuraient quelques navettes dans la journée. Ces navettes restaient toujours au dernier point d'arrêt précédant la gare de la Régie.

En principe, il n'existait pas d'échange de trafic entre la Régie et la Reichsbahn. Cependant, des dérogations à cette règle s'imposèrent. Ce fut le cas pour le charbon que la Suisse recevait de mines desservies par des lignes de la Régie. En raison de la chute du mark, le Gouvernement suisse demanda le maintien de l'acheminement par la voie ferrée la plus économique qui empruntait la Reichsbahn sur une grande longueur. Les wagons chargés à expédier ainsi étaient poussés, par la Régie, sur une voie principale à la sortie de sa dernière gare, et la première gare de la Reichsbahn les envoyait chercher par une machine qui les ramenait à contre-voie.

Pour éviter la fuite du matériel, la Régie ne remettait dans ces conditions des wagons chargés à la Reichsbahn que dans la mesure où celle-ci lui livrait des véhicules vides.

Des échanges du même genre furent exécutés en d'autres points, en Septembre 1923, pour permettre la réception des pommes de terre en provenance de l'Allemagne orientale et destinées aux populations ouvrières de la Ruhr. La Régie recevait alors les wagons chargés et remettait en échange un nombre égal de wagons couverts vides.

Grâce à ces tolérances, une exploitation de la Reichsbahn fut ainsi maintenue dans la Ruhr jusqu'à la date où il fut possible à la Régie, à la fin de la résistance passive, de reprendre l'exploitation complète des lignes situées en Territoires Occupés. Ces tolérances étaient, d'ailleurs, très largement justifiées par l'intérêt qu'elles présentaient pour le ravitaillement des populations, et étaient, pour cette raison, approuvées par les Gouvernements français et belge.

Le désir d'assurer le ravitaillement des populations, afin d'éviter des causes de troubles, étant si grand chez les Alliés qu'on n'hésita même pas, dans certains cas, avant le réembauchage des chemins allemands, à remettre à la Reichsbahn l'exploitation de certaines gares et sections de lignes précédemment occupées par la Régie, lorsqu'il devait en résulter des facilités pour ce ravitaillement. C'est ce qui eut lieu, en particulier, pour les gares de Dortmund-Süd et de Dortmund-Ost.

La prise de l'exploitation complète des lignes de la Ruhr par la Régie ne fut un fait accompli qu'en Novembre 1923, étant donné l'impossibilité qu'il y eut de constituer plus tôt des effectifs suffisants.

On peut se rendre compte, par ce qu'on vient de dire, des difficultés spéciales que la Régie put éprouver dans cette partie de son Réseau pendant la période de Mars à Novembre. Bien que d'un tout autre ordre, elles furent peut-être plus grandes que celles qu'on dut surmonter, dans la suite, pour remettre le chemin de fer en ordre de marche complet, au fur et à mesure que le trafic des mines et des usines de la Ruhr se rétablit, malgré l'importance extraordinaire de ce trafic.

D. - DIFFICULTÉS PROVENANT DE LA ZONE DE COLOGNE

L'Angleterre n'ayant pas participé à l'occupation de la Ruhr, la zone de Cologne, occupée par son armée, échappa à l'action de la Régie ce qui compliqua singulièrement sa tâche.

Le barrage ainsi formé, sur ses lignes, par l'exploitation allemande des lignes de la zone de Cologne formant un ensemble extrêmement important (figure n° 11), fut, en effet, une des graves difficultés qu'on dut également surmonter, coûte que coûte, pour assurer l'acheminement, vers la France et la Belgique, des marchandises de Réparations provenant de la Ruhr. Il fallait, rien que pour les combustibles, escompter un transport journalier de 50.000 tonnes vers ces deux pays. Or, ce n'est qu'en fin d'exploitation, seulement, que le transit d'Aix-la-Chapelle a pu faire face à un tonnage de 30.000 tonnes, auquel on n'est arrivé que par étapes.

Il était donc indispensable de partager le trafic en deux courants : un courant de l'ouest vers Aix-la-Chapelle, et un courant du sud vers Trèves et Sierck ; mais le courant sud devait contourner la zone de Cologne impraticable, en empruntant soit la ligne de Düsseldorf-Neuss — Jülich — Düren, soit la ligne de Düsseldorf-Neuss — Düren — Euskirchen pour, de là, gagner Bonn et les lignes du Rhin vers Coblenze, ou suivre par la ligne de Wittlich, vers Gerolstein et Trèves.

Le passage par Jülich était impraticable ; il conduisait à parcourir 44 kilomètres sur des voies uniques, en empruntant des gares dépourvues de capacité. De son côté, la ligne Düsseldorf-Neuss — Düren était située

Le désir d'assurer le ravitaillement des populations, afin d'éviter des causes de troubles, était si grand chez les Alliés qu'on n'hésita même pas, dans certains cas, avant le réembauchage des cheminots allemands, à remettre à la Reichsbahn l'exploitation de certaines gares et sections de lignes précédemment occupées par la Régie, lorsqu'il devait en résulter des facilités pour ce ravitaillement. C'est ce qui eut lieu, en particulier, pour les gares de Dortmund-Süd et de Dortmund-Ost.

La prise de l'exploitation complète des lignes de la Ruhr par la Régie ne fut un fait accompli qu'en Novembre 1923, étant donné l'impossibilité qu'il y eut de constituer plus tôt des effectifs suffisants.

On peut se rendre compte, par ce qu'on vient de dire, des difficultés spéciales que la Régie put éprouver dans cette partie de son Réseau pendant la période de Mars à Novembre. Bien que d'un tout autre ordre, elles furent peut-être plus grandes que celles qu'on dut surmonter, dans la suite, pour remettre le chemin de fer en ordre de marche complet, au fur et à mesure que le trafic des mines et des usines de la Ruhr se rétablit, malgré l'importance extraordinaire de ce trafic.

D. - DIFFICULTÉS PROVENANT DE LA ZONE DE COLOGNE

L'Angleterre n'ayant pas participé à l'occupation de la Ruhr, la zone de Cologne, occupée par son armée, échappa à l'action de la Régie ce qui compliqua singulièrement sa tâche.

Le barrage ainsi formé, sur ses lignes, par l'exploitation allemande des lignes de la zone de Cologne formant un ensemble extrêmement important (figure n° 11), fut, en effet, une des graves difficultés qu'on dut également surmonter, coûte que coûte, pour assurer l'acheminement, vers la France et la Belgique, des marchandises de Réparations provenant de la Ruhr. Il fallait, rien que pour les combustibles, escompter un transport journalier de 50.000 tonnes vers ces deux pays. Or, ce n'est qu'en fin d'exploitation, seulement, que le transit d'Aix-la-Chapelle a pu faire face à un tonnage de 30.000 tonnes, auquel on n'est arrivé que par étapes.

Il était donc indispensable de partager le trafic en deux courants : un courant de l'ouest vers Aix-la-Chapelle, et un courant du sud vers Trèves et Sierck ; mais le courant sud devait contourner la zone de Cologne impraticable, en empruntant soit la ligne de Düsseldorf-Neuss — Jülich — Düren, soit la ligne de Düsseldorf-Neuss — Düren — Euskirchen pour, de là, gagner Bonn et les lignes du Rhin vers Coblenche, ou suivre par la ligne de l'Eifel, vers Gerolstein et Trèves.

Le passage par Jülich était impraticable ; il conduisait à parcourir 44 kilomètres sur des voies uniques, en empruntant des gares dépourvues de capacité. De son côté, la ligne Düsseldorf-Neuss — Düren était située

dans la zone d'occupation de l'Armée britannique, entre Grevenbroich et Düren ; fort heureusement, ces deux gares étaient placées de telle sorte, que la ligne entière était à peu près inexploitable par la Reichsbahn et qu'il fut possible d'obtenir, des autorités britanniques d'occupation, que la ligne en question fût exploitée par les Chemins de Fer de Campagne, à partir du 21 Février 1923, à titre de communication entre les Armées française et belge. A sa constitution, la Régie trouva donc cette ligne dans le réseau qu'elle était chargée d'organiser et l'utilisa immédiatement pour l'acheminement des transports de Réparations. Toutefois, la ligne Düsseldorf-Neuss — Düren — Euskirchen était à voie unique entre Düren et Euskirchen et ne donnait qu'un débit tout à fait insuffisant ; de plus, tous les trains devaient rebrousser à Düren, gare construite pour une circulation importante entre Aix-la-Chapelle et Cologne et nullement pour le passage d'un courant transversal de Neuss vers Euskirchen.

De même, à Euskirchen, les trains ne pouvaient passer, sans rebroussement, que pour la direction de Bonn ; ils devaient, d'ailleurs, parcourir dans cette direction une nouvelle ligne à voie unique pour gagner la rive gauche du Rhin vers Coblenze et, de là, continuer vers Trèves.

La gare d'Euskirchen, tout comme celle de Düren, allait donc devoir être exploitée pour un sens de circulation tout autre que celui pour lequel elle avait été conçue. En temps normal, la circulation s'établissait dans le sens Cologne — Liblar — Junkerath — Gerolstein ; l'impossibilité de faire passer les trains par Liblar rendait le rebroussement inévitable ou conduisait à faire parcourir aux trains 34 kilomètres de voie unique entre Euskirchen et Bonn, en sus des 33 kilomètres de voie unique séparant Düren d'Euskirchen.

Pour éviter de telles sujétions, qui faisaient perdre en partie le bénéfice de l'utilisation de la voie de détournement cédée par l'Autorité militaire britannique, — pour écarter ce « poignard qu'elle avait dans le corps », selon l'expression de la *Berliner Tageblatt*, — la Régie décida de mettre à double voie les lignes de Düren à Euskirchen et d'Euskirchen à Bonn, de construire à Düren et à Euskirchen des raccordements permettant le passage direct des trains et d'équiper la ligne, depuis Neuss, suivant un dispositif de block à sections suffisamment courtes pour permettre l'absorption de l'importante circulation à laquelle il fallait faire face.

Les travaux décidés, ils furent divisés en deux étapes, ceux de la première concernant la section de Düren à Euskirchen et ceux de la seconde concernant la section d'Euskirchen à Bonn.

Les travaux de la première étape furent entrepris le 16 Juin 1923. Les 33 kilomètres de la deuxième voie qu'il s'agissait de construire furent achevés *en 35 jours*, y compris le raccordement d'Euskirchen et 2 ponts à fondations importantes. Le raccordement de Düren, comportant de très gros terrassements et un remaniement complet des appareils d'en-

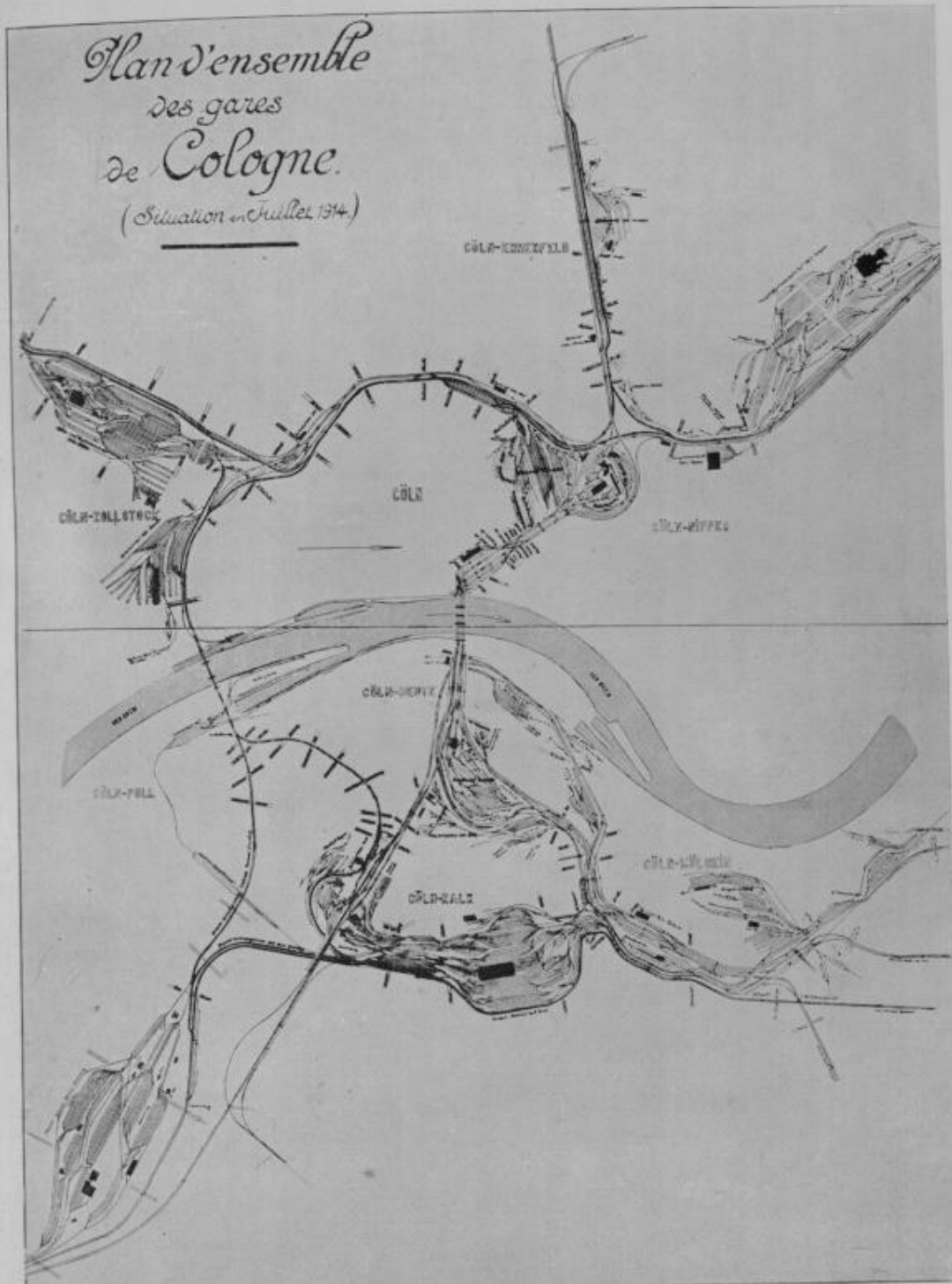
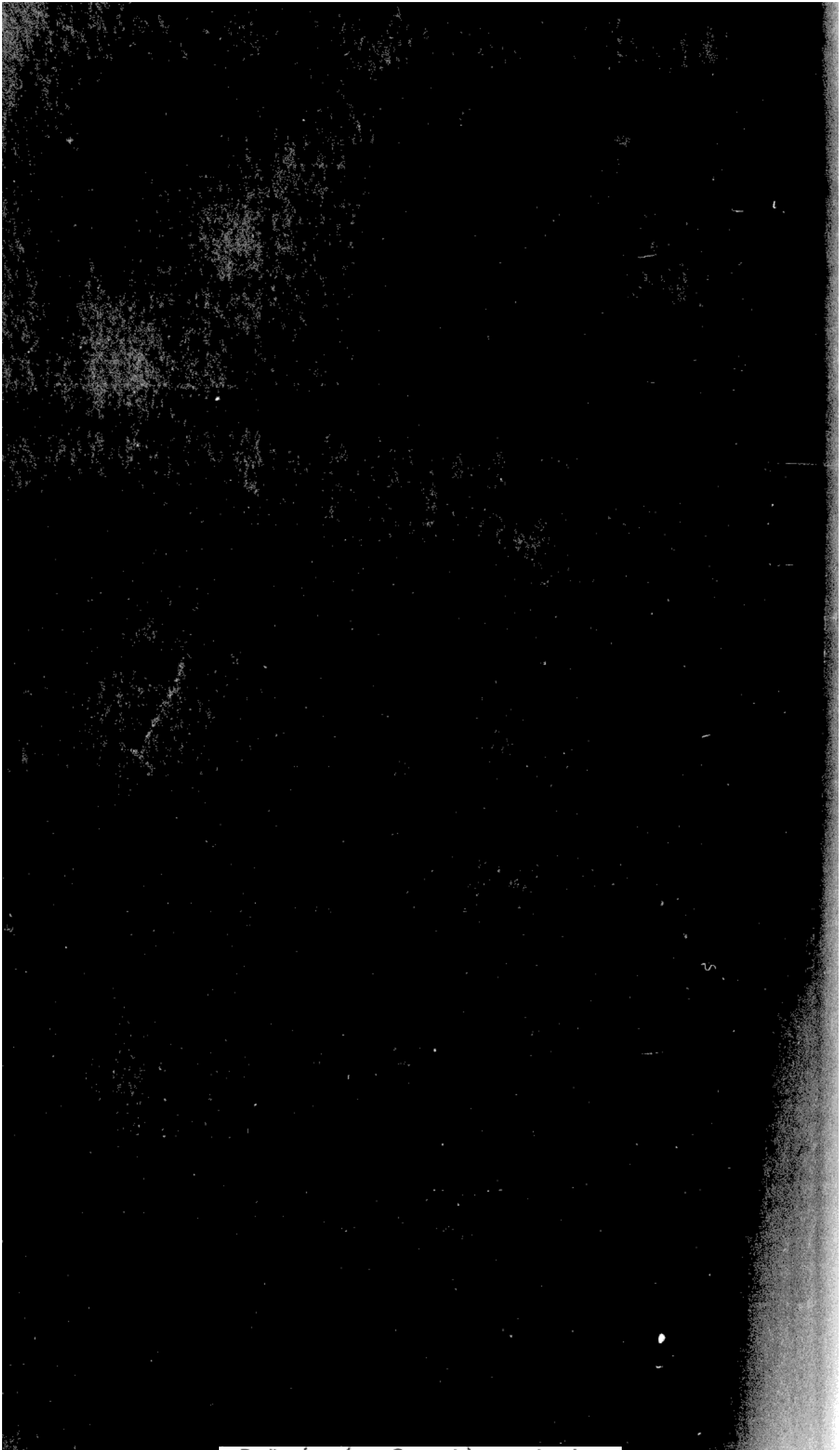


Figure 11.

Plan d'ensemble des gares de Cologne.



trée en gare, put être achevé en moins de deux mois, malgré les moyens réduits dont disposait la Régie. Pendant tout le temps que durèrent les travaux, les Allemands intensifièrent les actes de sabotages contre les lignes de la Direction de Düren, en vue de rendre les transports de Réparations impossibles. Tous ces attentats occasionnèrent des avaries de voies, des déraillements, et souvent des morts et des blessés ; 2 ponts importants furent détruits.

Malgré la précarité de ses installations et les entraves résultant des sabotages, la Direction de Düren assura la circulation journalière de 1.890 kilomètres de trains de voyageurs et 2.763 kilomètres de trains de marchandises, en moyenne, pendant toute la période qui précéda l'achèvement des travaux de doublement de la section de Düren à Euskirchen.

Dans la période qui suivit, le nombre de kilomètres-trains journaliers de la même Direction s'éleva à 4.760 pour les voyageurs et 4.214 pour les marchandises. La capacité de la ligne de détournement *via* Euskirchen avait donc été doublée, et la Régie se trouvait désormais à même d'assurer tout le trafic qu'on pouvait lui demander à cette époque, soit au titre militaire, soit au titre des Réparations, soit au titre commercial.

Mais, à partir de mi-October 1923, les transports commerciaux s'accroissent rapidement et d'une manière si considérable, qu'on dut, pour y faire face, exécuter à son tour le doublement de la ligne d'Euskirchen à Bonn.

Les travaux de cette seconde étape furent poussés aussi activement que l'avaient été ceux de la première étape. Les sections de double voie entre gares voisines furent mises en service successivement, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et le nombre moyen journalier de kilomètres-trains s'éleva, dès les premiers jours de Janvier 1924, à 5.239 pour les voyageurs et à 8.333 pour les marchandises. On verra au paragraphe suivant qu'une amélioration définitive fut obtenue lorsque les Accords de Mayence du 16 Février 1924 mirent les lignes de la zone de Cologne à disposition de la Régie.

E. - DIFFICULTÉS PROVENANT DES RENVERSEMENTS DE COURANTS DE TRAFIC

A partir du mois de Janvier 1924, le trafic commercial ne cessa de grandir et les parcours réalisés en 1923 devinrent rapidement insuffisants. Les inconvénients de cette situation se manifestèrent par des stationnements anormaux de wagons dans les gares de formation, où ils produisaient des encombrements ralentissant la circulation et le débit des lignes.

D'ailleurs, les gares de formation ou de relais de Neuss, Düren, Euskirchen, Bonn et Coblenze-Lützel devaient assurer un trafic pour lequel elles n'avaient nullement été établies, résultant de courants de transport

orientés dans un sens différent des courants anciens et bien supérieurs à ceux-ci. Pour parer à cette situation, on ne pouvait compter que sur un perfectionnement aussi poussé que possible des méthodes d'exploitation et on s'orienta résolument dans cette voie. Les dépôts de machines furent pourvus en locomotives et en personnel jusqu'aux limites de leur capacité ; des triangles de tournage furent construits en plusieurs points ; la double équipe fut mise en application dans les trains pour éviter des relais ; un poste central régulateur de la circulation fut établi à Düren, avec relations avec les gares d'amont et d'aval ainsi qu'avec les dépôts de machines et d'agents de trains ; un service du contrôle du mouvement, constitué par des fonctionnaires expérimentés et actifs, fut organisé et maintenu constamment en haleine.

L'ensemble de ces mesures permit de faire face à la situation jusqu'au moment des Accords de Mayence du 16 Février 1924, qui rendirent l'utilisation des lignes de la zone de Cologne à la Régie. Du même coup, les difficultés extrêmes devant lesquelles on se trouvait disparurent et, à partir de ce moment, le nombre moyen de kilomètres-trains journaliers de la Direction de Düren s'éleva à 17.141 pour les voyageurs et 24.280 pour les marchandises. Ces chiffres, rapprochés de ceux indiqués plus haut pour les périodes précédentes, donnent une idée du développement incessant et considérable du trafic devant lequel s'est trouvée la Régie dans cette partie de son Réseau.

F. - DIFFICULTÉS RÉSULTANT DE LA CHUTE DU MARK

Ces difficultés présentèrent une importance particulièrement grande pour la Régie, puisqu'elles étaient de nature à compromettre ses recettes dans une large mesure et par conséquent aussi sa situation financière.

En raison du caractère des dispositions spéciales qu'elles ont conduit la Régie à prendre, nous avons cru devoir en faire l'objet d'un chapitre à part, le Chapitre VII intitulé « Les Billets de la Régie — Le Franc-Régie » qu'on trouvera plus loin.

CHAPITRE V

LA FIN DE LA RÉSISTANCE PASSIVE ET LA REPRISE DU TRAFIC NORMAL

A. - PREMIERS SYMPTOMES AUGMENTATION PROGRESSIVE DES EMBAUCHAGES

Quand le Gouvernement allemand décida de s'opposer, par tous les moyens, à l'action franco-belge dans les Territoires Occupés, il croyait que, devant sa politique d'obstruction, devant la résistance partout déclenchée, devant le désordre provoqué par cette politique et par cette résistance, la Régie serait incapable d'organiser son exploitation et de rétablir la vie économique d'une vaste région dont certaines parties possédaient les rouages ferroviaires les plus compliqués et les plus délicats.

Au bout de quelques mois, le Reich dut reconnaître la faillite de ses prévisions, et les signes de lassitude et de démoralisation qu'il espérait voir se développer chez les Alliés se manifestèrent, au contraire, dans les populations rhénanes et westphaliennes qui souffraient beaucoup de l'état de choses créé par lui.

Bientôt, en effet, les volontés de résistance se mirent à céder partout. Chez les cheminots, en particulier, les reprises de service suivirent une marche ascendante (il y en avait 689 fin Septembre 1923), et devant les manifestations indubitables de la lassitude générale des populations qui devenait chaque jour plus marquée, le Reich dut enfin décréter la fin officielle de la résistance passive en abrogeant, à la date du 28 Septembre 1923, tous les ordres promulgués à cet égard, depuis le mois de Janvier. Le Gouvernement allemand reconnaissait sa défaite dans le rude combat qu'il avait lui-même provoqué, le « Ruhrkampf » comme on l'a souvent appelé.

B. - PREMIERS POURPARLERS ENTRE LA RÉGIE ET LA REICHSBAHN

Ainsi qu'on le verra dans un chapitre suivant (Accords de Mayence), c'est au commencement d'Octobre que se produisit, entre les représentants de la Reichsbahn et la Régie, la première prise de contact qui avait pour but d'amorcer les Conférences au cours desquelles devaient être examinées les modalités de la reprise générale du service par les cheminots alle-

mands et celles du rétablissement du trafic entre les Territoires Occupés et le reste de l'Allemagne.

Cette prise de contact n'eut, tout d'abord, pour résultat que la parution d'une Ordonnance du Ministre des Transports du Reich, en date du 13 Octobre 1923, invitant les cheminots allemands à se présenter, à partir du 17, pour reprendre le travail au service de la Régie.

C. - DIRECTIVES DONNÉES POUR LA REPRISE DU SERVICE PAR LES AGENTS ALLEMANDS

L'Administration allemande, en décrétant ainsi la reprise en masse du travail par les cheminots allemands, espérait évidemment créer à la Régie de grosses difficultés, en noyant les agents franco-belges dans un afflux de personnel allemand comprenant, comme nous l'avons dit, 170.000 unités ; la Régie devait y perdre la maîtrise de son action.

Ce calcul fut déjoué par la simple et stricte application des directives arrêtées par la Direction Générale de la Régie, réglant d'une manière précise les conditions dans lesquelles il y aurait lieu de procéder aux réembauchages successifs du dit personnel.

Ces mêmes directives spécifiaient, d'ailleurs, une organisation du service telle que, d'une part, le personnel allemand devait toujours être convenablement encadré tant par des gradés allemands que par des gradés français et belges, et que, d'autre part, aucun cheminot français ou belge ne devait se trouver placé sous les ordres d'un Allemand, pour des raisons que l'on s'explique aisément. En outre, l'ossature de l'organisation d'ensemble devait rester franco-belge et le personnel être réparti de manière qu'en cas de nouvelle défaillance des cheminots allemands, il fut possible de revenir immédiatement au service assuré par la Régie au moment de la cessation de la résistance passive.

D'une manière générale, il était bien entendu que le régime d'administration et d'exploitation appliqué jusque là par la Régie serait catégoriquement maintenu, aussi bien à la Direction Générale et dans ses Services Centraux que dans les Directions régionales, dans les gares, dépôts, sections et districts de la voie, et tous autres services de la Régie.

Les réembauchages s'opérèrent, à partir du 17 Octobre 1923, à la cadence journalière de 1.500 à 2.500 unités.

De 782 le 10 Octobre 1923, l'effectif de cheminots allemands passait à :

1.376 le 17 Octobre ;

12.303 le 24 Octobre ;

30.825 le 31 Octobre,

pour s'accroître ensuite rapidement, de mois en mois, et atteindre, à son maximum, près de 84.000 agents. A partir de ce moment, l'effectif

total de la Régie, avec les cheminots français et belges et les auxiliaires dont elle disposait, oscilla entre 100.000 et 107.000 unités suivant les besoins. Avec cet effectif, la Régie put assurer largement un trafic aussi développé que du temps des Allemands qui utilisaient, pour un même volume de transports, un personnel de 170.000 agents.

Entre temps, les pourparlers avec l'Administration allemande des Chemins de Fer étaient repris et, le 11 Novembre 1923, au cours d'une Conférence tenue à Düsseldorf, les bases de l'établissement d'un *Modus vivendi*, entre les Chemins de Fer des T.O. et ceux du reste de l'Allemagne, étaient enfin arrêtées.

Sur ces bases, les Conférences déjà prévues au début d'Octobre se tinrent à Mayence, à partir du 12 Novembre 1923. Elles devaient aboutir, d'abord aux Accords du 1^{er} Décembre 1923 qui réglèrent définitivement la reprise des rapports et des échanges ferroviaires entre les Territoires Occupés (à l'exception de la zone de Cologne) et l'Allemagne non occupée, ensuite aux Accords du 16 Février 1924 pour la zone de Cologne.

Ces deux groupes d'accords constituèrent les « *Accords de Mayence* ». Ils font l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE VI

ACCORDS DE MAYENCE

A. - PRÉLIMINAIRES

Les arrangements intervenus avec la Reichsbahn, connus sous le nom d'*Accords de Mayence*, forment deux groupes, comme nous venons de le voir :

1^o Accords du 1^{er} Décembre 1923, réglant les conditions d'échange du trafic avec la Reichsbahn, pour les lignes des Territoires non occupés ;

2^o Accords du 16 Février 1924, réglant les conditions d'échange du trafic avec la Reichsbahn, pour les lignes de la zone de Cologne, avec un Avenant du 15 Mai 1924.

Il nous a paru intéressant d'exposer dans quelles conditions sont intervenus ces accords, au cours desquels les interventions successives du Directeur de la Régie se sont manifestées suivant les directives reçues par lui des Autorités françaises et belges intéressées, tenues régulièrement au courant.

Au lendemain de la cessation de la résistance dite passive, le dimanche 7 Octobre 1923, le Directeur de la Régie fut avisé par le Délégué de la H.C.I.T.R., à Höchst, point d'entrée des Territoires Occupés en venant de Francfort, que le Docteur Stieler, sous-secrétaire d'État au Ministère des Communications, à Berlin, et M. Wolf, conseiller au même Ministère, sollicitaient une entrevue, au cours de laquelle ils devaient proposer à la Régie la reprise normale du service ferroviaire. Cette entrevue fut fixée au lendemain 8 Octobre, à 10 heures du matin, et les sauf-conduits utiles furent envoyés à MM. Stieler et Wolf.

Dès le début de la conversation, les délégués allemands firent connaître, en y insistant à plusieurs reprises, que le Reich désirait aboutir, très rapidement, à une entente et ferait preuve, dans son désir d'aller vite, du plus grand esprit de conciliation, disposé qu'il était à accepter les conditions qui conviendraient aux Alliés.

Les principales questions envisagées furent les suivantes :

1^o *Reprise du personnel allemand.* — MM. Stieler et Wolf admirent aisément que la Régie ne reprendrait pas la totalité du personnel allemand, dont le nombre lui paraissait supérieur, de beaucoup, aux besoins d'une exploitation rationnelle ; un maximum de 50 % fut indiqué par elle comme répondant aux nécessités du service même lorsque le trafic aurait repris son plein. Les délégués allemands admirent également l'engagement de

fidélité qui serait imposé aux agents réintégrés, sur l'assurance que leur donna le Directeur de la Régie que cette formalité n'avait qu'un caractère purement professionnel, à l'exclusion de toute visée politique.

Il fut convenu que les demandes de rentrée en Territoires Occupés des cheminots allemands réfugiés en Territoires non occupés seraient centralisées par M. Wolf et examinées par cas d'espèce, d'accord avec la H.C.I.T.R. ; le soin d'assurer le logement de ces agents incomberait aux bourgmestres.

2^o *Question de l'existence de la Régie.* — Les délégués allemands ne cachèrent pas que leur Gouvernement s'attendait à ce que la Régie continuât son exploitation et à ce que, peut-être, les Alliés lui substituassent une Société pour exploiter les Chemins de Fer à titre de gage ; ils indiquaient que le Reich demanderait alors, sans doute, à être représenté dans le Conseil d'Administration de la Société future.

Cette question ne pouvait être traitée que par les Gouvernements français et belge, mais la conversation du 8 Octobre 1923 sur ce point présenta, cependant, l'importance particulière d'indiquer quel était l'état d'esprit de l'Allemagne au lendemain de l'échec de la résistance passive et quel parti on pouvait alors tirer de ses dispositions.

3^o *Questions techniques.* — Les délégués allemands se déclarèrent effrayés de l'importance et du nombre des questions techniques qu'il allait falloir mettre au point. Après avoir reçu les explications du Directeur de la Régie, ils reconnurent que toutes les difficultés pourraient être surmontées assez rapidement avec de la bonne volonté, notamment en ce qui concernait les questions de création d'un parc de matériel rhéno-ruhr, d'échange des wagons et du trafic.

Vers la fin de leur conversation avec le Directeur de la Régie, les négociateurs allemands déclarèrent qu'en présence des éclaircissements qui leur avaient été donnés, leur Gouvernement déciderait, sans doute, de recommander aux cheminots de reprendre leur poste, et ferait même pression sur eux pour lever leurs hésitations s'il en était besoin.

Il fut finalement convenu que les délégués allemands se rendraient immédiatement à Francfort, d'où ils se mettraient en rapport avec Berlin pour faire part de leur conversation avec le Directeur de la Régie et que, s'ils en obtenaient l'autorisation, ainsi qu'ils l'espéraient, ils reviendraient aussitôt à Mayence pour l'organisation des Conférences techniques auxquelles le Docteur Stieler voudrait sans doute assister en personne, au moins dans les débuts.

De Francfort, M. Wolf fit connaître dans la soirée du 8, par téléphone, que M. Stieler désirait être reçu par le Directeur de la Régie le surlendemain mercredi 10, en compagnie de deux hauts fonctionnaires du Ministère des Communications ; M. Wolf annonçait son retour personnel,

le lendemain, à Mayence, et demandait, lui-même, une nouvelle entrevue avec le Directeur de la Régie.

Le 9 Octobre, M. Wolf revint effectivement à Mayence et fit connaître à ce dernier que les longs entretiens téléphoniques et télégraphiques qu'il avait eus, de Francfort, avec Berlin, le confirmaient dans la pensée que les pourparlers engagés avec la Régie aboutiraient rapidement ; il fit part du grand désir du Gouvernement allemand de voir se rétablir, sans retard, une situation ferroviaire normale et déclara que c'était dans cette intention que celui-ci avait chargé un de ses membres, le Docteur Stieler, des premières négociations.

M. Wolf fit d'ailleurs savoir qu'il avait pour mission de déclarer que les conversations engagées par lui-même, dès maintenant, et prochainement par le Docteur Stieler, ne constituaient nullement une reconnaissance de l'existence de la Régie, ni une annulation de la protestation de principe élevée en son temps, par le Gouvernement allemand, lors de l'établissement de la Régie par les Alliés ; le Gouvernement allemand ne faisait que reconnaître le fait que la Régie était créée, s'était développée, s'était organisée et qu'il n'était pas possible d'éviter d'en tenir compte et de traiter avec elle ; quant au sort définitif des lignes des Territoires Occupés, il serait réglé au cours des tractations qui interviendraient entre les Gouvernements eux-mêmes.

Le Directeur de la Régie ne pouvait que prendre acte de ces déclarations, et il en rendit compte aux Autorités alliées.

Il indiqua, de son côté, aux délégués allemands, le programme des Conférences à tenir et ce que devrait être la marche des travaux de chacune de ces Conférences ; M. Wolf se montra surpris que des prévisions si précises eussent déjà été faites, mais y donna son plein accord.

Dans la soirée du 9 Octobre, M. Wolf téléphona de Francfort au Directeur de la Régie pour lui faire savoir que le Gouvernement allemand était entré en relations avec le Gouvernement français par l'intermédiaire de Paris, qu'il attendait, dans la nuit, une réponse de nature à influencer, sans doute, les conversations futures, et que M. Stieler demandait que ces conversations, d'abord envisagées pour le 10, fussent reportées au jeudi 11 Octobre.

Protocole de Mayence. — En fait, ce n'est que le vendredi 12 Octobre que le Directeur de la Régie s'entretint de nouveau avec le Docteur Stieler, en présence de M. Wolf.

Au début de cet entretien, il fut amené à spécifier que les cheminots à réembaucher devraient venir à la Régie loyalement, individuellement, et en dehors de toute intervention, aux seules conditions fixées par cette dernière.

M. Stieler demanda si des subsides pourraient continuer d'être versés aux cheminots allemands, par le Reich, pour leur permettre de vivre en attendant qu'ils reprennent leur service. Il fut convenu que de tels subsides pourraient être donnés provisoirement par les bourgmestres, suivant des conditions qui seraient fixées par la H.C.I.T.R. et le Général en Chef, mais que les versements cesseraient le 27 Octobre pour les cheminots qui n'auraient pas demandé à entrer au service de la Régie ; ils cesseraient pour les autres cheminots dès leur reprise par la Régie, et, au plus tard, le 30 Novembre.

L'entretien porta ensuite sur des questions d'ordre technique. Le Directeur de la Régie indiqua que l'Administration allemande devrait :

— remettre dans leur état normal les installations qui ne l'étaient pas encore ;

— reconstituer à l'état normal les approvisionnements insuffisants ;

— reconstituer dans des conditions spécifiées par la Régie, en nombre, en types et en matériel en état normal, les parcs de locomotives et wagons du Réseau de la Régie ; les wagons à houille manquants devaient être immédiatement fournis et les anciennes dispositions appliquées pour l'alimentation de la Ruhr en matériel roulant par les lignes des Territoires non occupés devaient être remises en vigueur sans aucun délai ;

— fournir à la Régie, à Mayence, les locaux nécessaires à la Direction Générale et aux Services Centraux dont l'importance allait naturellement se développer ;

— accepter de régler dans les Conférences techniques, à tenir immédiatement, toutes les questions relatives à l'attribution du trafic, à l'établissement des rapports d'exploitation entre les Réseaux de la Régie et de la Reichsbahn (points d'échange du trafic, échange du matériel, pénétration des trains d'un Réseau sur l'autre, horaires des trains, billets et bagages directs, tarifs communs, contrôle et répartition des recettes, partage des indemnités, gares communes, etc...).

Le Directeur de la Régie exposa, en outre, que le Réseau de la Régie devrait comprendre toutes les lignes des Territoires Occupés et, aussi, les lignes de Emmerich à Wesel et de Worms à Gernsheim ; de plus, la Régie devrait être investie du droit d'exercer un contrôle dans le groupe des gares de Hagen et Darmstadt, et la Reichsbahn devrait être tenue de donner à ce sujet toutes les facilités nécessaires et d'assurer la desserte des ateliers de Darmstadt dépendant de la Régie.

Enfin, il devait être entendu que la Régie assurerait sa représentation propre près des divers Offices, Associations et Conférences ferroviaires de l'Étranger, et serait substituée à la Reichsbahn dans les contrats en cours avec les réseaux des pays voisins.

Quant au régime d'exploitation des lignes de la Tête de pont de Kehl, il serait fixé au cours d'un examen ultérieur.

Les questions relatives aux caisses de retraite et d'assurances maladie, invalidité, accidents, furent également réglées ; le Directeur de la Régie exposa la nécessité, pour l'Administration allemande, de fournir la documentation nécessaire ainsi que les sommes constituant la garantie des droits acquis.

De la conversation du 12 Octobre fut rédigé un Procès-Verbal, véritable Protocole, contenant le programme général des accords à intervenir au cours des Conférences techniques.

Le 13 Octobre, une première Conférence destinée à régler les conditions de travail des Conférences techniques, fut tenue à Mayence, sous la Présidence du Directeur de la Régie, assisté des deux Directeurs-adjoints et du Secrétaire Général ; le Docteur Stieler, assisté lui-même de quatre hauts fonctionnaires du Ministère des Communications, représentait l'Administration allemande.

Il fut décidé que l'examen des différentes questions à régler serait assuré par 6 Conférences distinctes :

Conférence n° 1. — Présidée par le Directeur de la Régie : questions générales ; examen des affaires que les Conférences spéciales n'auraient pu régler ;

Conférence n° 2. — Présidée par le Secrétaire Général de la Régie : questions de personnel, retraites, assurances diverses ;

Conférence n° 3. — Présidée par le Directeur-adjoint, Chef de l'Exploitation : toutes les questions ressortissant à l'exploitation commerciale ;

Conférence n° 4. — Présidée par le Directeur-adjoint, Chef de l'Exploitation : toutes les questions ressortissant à l'exploitation technique ;

Conférence n° 5. — Présidée par l'Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction : toutes les questions relatives aux locomotives, wagons et ateliers ;

Conférence n° 6. — Présidée par le Directeur-adjoint, Chef de la Voie et des Bâtiments : toutes les questions relatives aux installations fixes du Réseau.

Il était prévu que les Conférences commenceraient le jeudi 18 Octobre.

Le Docteur Stieler quitta Mayence le 13 Octobre, emportant le protocole établi à la suite de la conversation de la veille, 12 Octobre. Il devait le retourner au Directeur de la Régie après l'avoir revêtu de sa signature.

Mais le 17 Octobre une lettre, datée du 16, parvenait au Directeur de la Régie, par laquelle le Docteur Stieler, après en avoir référé à son Gouvernement, demandait des modifications au Protocole du 12 Octobre.

Il affirmait le vif désir du Reich de conduire d'une façon loyale toutes les négociations se rapportant au personnel allemand à réembaucher par la Régie et à la reprise du trafic. Il demandait la réunion prochaine des Conférences dont le programme avait été établi à Mayence le 13 Octobre. A la lettre du Docteur Stieler était jointe la copie d'une circulaire invitant le personnel allemand à reprendre le travail au service de la Régie.

Les négociations, suspendues à Mayence, reprirent à Düsseldorf où un Protocole définitif fut signé le 11 Novembre 1923.

B. - ACCORDS DE MAYENCE DU 1^{er} DÉCEMBRE 1923

En exécution des décisions contenues dans le Protocole de Düsseldorf du 11 Novembre 1923, des Conférences se réunirent à Mayence, du 22 Novembre au 1^{er} Décembre ; leurs travaux furent conduits suivant le plan adopté au cours de la conversation tenue, le 12 Octobre, entre le Directeur de la Régie et le Docteur Stieler, et suivant le programme de détail fixé par la Conférence du 13 Octobre.

Les résultats obtenus au cours de ces Conférences peuvent être analysés comme suit :

a) Questions administratives et de Personnel.

L'Administration allemande devait remettre à la Régie les dossiers du personnel dans la forme où ils étaient normalement tenus par elle ; la Régie restituerait à la Reichsbahn les dossiers des agents qu'elle ne croirait pas devoir réintégrer ; ces derniers agents seraient, jusqu'à nouvel avis, payés par l'Administration allemande, par l'intermédiaire des bourgmestres.

Pour les salaires, il fut entendu qu'on s'efforcerait, de part et d'autre, d'assurer le plus possible la parité dans les T.O. et dans les T.N.O.

L'accord n'ayant pu se faire en ce qui concerne les mesures à prendre pour les retraites et assurances invalidité, maladie, accidents, vieillesse, ces questions furent réservées ; on verra, dans un autre chapitre, comment la Régie les a réglées en dehors de toute intervention de la Reichsbahn (Secrétariat Général, Personnel).

b) Délimitation des réseaux exploités par la Régie et par la Reichsbahn.

Les accords déterminèrent la constitution du Réseau exploité par la Régie ; ils fixèrent les lignes exploitées par la Reichsbahn dans les Territoires Occupés.

La Régie se réservait le passage de ses trains sur les lignes de :
Troisdorf à Hennef ;
Höchst à Francfort ;
Gross-Gerau à Worms ;
Goddelau-Erfelden à Darmstadt.

Les dernières gares exploitées par la Régie, dans le sens des Territoires Occupés vers les Territoires non occupés, et les dernières gares exploitées par la Reichsbahn, dans le sens inverse, furent nommément indiquées.

Le Réseau de la Régie était finalement constitué comme on l'a vu par la figure n° 7.

c) Exploitation technique.

1° *Formation des trains. — Usage en commun de certaines gares. — Échange du trafic.* — Les trains devaient être formés dans les mêmes gares, dans les mêmes conditions et dans le même ordre qu'avant le 11 Janvier 1923.

Les gares de formation de trains voisines de la limite orientale du Réseau de la Régie étaient ainsi appelées à travailler pour les deux réseaux et devenaient, dans certains cas, de véritables gares communes ; il était entendu, toutefois, que les prestations de chaque Administration ne donneraient lieu à aucune redevance de la part de l'autre.

Les deux Administrations devaient prendre toutes dispositions utiles pour faciliter les échanges de trafic ; l'Administration des Douanes et le Service de la Circulation, qui avaient été représentés aux Conférences de Mayence, avaient accepté, de leur côté, de simplifier le plus possible les opérations qu'ils devaient faire aux points de passage des Territoires Occupés sur les Territoires non occupés.

Pour faciliter la circulation des trains sur les parcours communs aux deux réseaux, les locomotives et les équipes de chacune des deux Administrations étaient admises à circuler sur le réseau de l'Administration voisine ; toutefois, la circulation en Territoires non occupés des agents de la Régie n'ayant pas appartenu précédemment à la Reichsbahn n'était pas prévue. Aucune compensation en nature ou aucune rémunération ne devait être recherchée dans l'exécution du service commun, en dehors de la fourniture de matières de consommation.

Chacune des deux Administrations était seule qualifiée pour la direction du service, le contrôle des trains et l'entretien des installations sur les lignes dépendant de son Réseau ; les conséquences des accidents, avaries, pertes de marchandises, etc... seraient à la charge du Réseau sur les lignes duquel se produiraient les faits dommageables ; toutefois, chacune des deux Administrations gardait la charge de ces faits pour son personnel,

même quand ceux-ci s'étaient produits sur le Réseau de l'Administration voisine.

2^o *Utilisation et répartition du matériel roulant.* — Le 16 Décembre 1923, devait être fait un inventaire des *voitures à voyageurs* situées sur les lignes de la Régie et de la Reichsbahn ; à la suite de cet inventaire, la Reichsbahn devait remettre à la Régie le nombre de voitures à voyageurs et de fourgons reconnus nécessaires pour son service ; en cas d'excédent sur ses besoins, la Régie devait, de son côté, remettre à la Reichsbahn le matériel disponible.

La fourniture des voitures nécessaires à la composition des trains à parcours communs serait faite sur accords à intervenir entre les Directions de la Régie et de la Reichsbahn, sans compensation ou rémunération de quelque nature que ce soit.

Pour les trains internationaux, la fourniture du matériel devait être faite par la Reichsbahn dans la mesure où les arrangements de celle-ci avec les Administrations étrangères mettaient cette fourniture à sa charge ; pour les voitures étrangères entrant dans la composition des trains en question, des comptes d'échange étaient prévus dans lesquels la Régie ne pouvait figurer ni comme débitrice, ni comme créditrice.

Aucun parc de matériel propre à la Régie n'étant envisagé par le Protocole de Düsseldorf, l'alimentation de la Régie en *matériel à marchandises* devait être faite au jour le jour, par la Reichsbahn.

A cet effet, la Régie devait tenir la Reichsbahn constamment au courant des besoins et des ressources de son réseau, sans qu'il fût établi aucun compte d'échange, ni fourni aucune rémunération d'une Administration à l'autre.

En principe, et notamment pour la Ruhr, il n'était apporté aucune modification aux règles anciennes de la répartition du matériel ; la Régie avait le droit, toutefois, de répartir comme elle l'entendait, entre ses gares, le matériel présent sur son Réseau et celui qui lui était fourni par la Reichsbahn .

Pour les échanges de matériel entre la Régie et les réseaux belges, sarrois, luxembourgeois, français et hollandais, des bureaux devaient être installés par la Régie, aux points frontières ; les états d'échange établis par ces bureaux étaient transmis par la Régie au Wagenabrechnungsbüro de Magdebourg, lequel devait poursuivre avec les réseaux étrangers intéressés le règlement des comptes réciproques.

La Reichsbahn prenait à sa charge les frais de service du fonctionnement des bureaux d'échange.

Le premier dimanche de chaque mois, il serait fait, sur le Réseau de la Régie et sur le Réseau de la Reichsbahn, un inventaire numérique des

wagons présents ; chacune des deux Administrations communiquerait à l'autre les résultats de cet inventaire.

d) Exploitation commerciale.

1^o *Gares limites de tarification.* — Les réseaux de la Régie et de la Reichsbahn n'étant pas séparés par une véritable frontière, la règle habituelle suivant laquelle les taxes sont établies, sur chaque réseau, jusqu'au point kilométrique marqué par la frontière géographique, n'avait aucune raison d'être appliquée et il était tout indiqué de taxer, dans tous les cas, les transports jusqu'au point marqué par une gare déterminée.

Pour éviter, toutefois, qu'une des deux Administrations fut avantagée ou désavantagée, par rapport à l'autre, on décida que les gares limites de tarification seraient choisies, alternativement, dans la liste des gares extrêmes exploitées par la Régie et par la Reichsbahn.

Ces gares limites de tarification furent indiquées nommément.

Aussi bien sur les parcours Régie que sur les parcours Reichsbahn, les taxes étaient établies jusqu'aux points kilométriques marqués par ces gares.

2^o *Régime de transport.* — Pour tous les transports devant passer d'un réseau sur l'autre, les taxes étaient toujours établies en port payé sur le réseau expéditeur et en port dû sur le réseau destinataire ; les expéditions grevées de débours, remboursements, intérêts à la livraison ou dispositions ultérieures ne pouvaient être acceptées, tout au moins provisoirement.

Les frais pour opérations en douane, pesage, déballage, etc... devaient être avancés par le réseau expéditeur et repris sur la gare destinataire.

Pour les transports des T.O. vers les T.N.O., il était prévu qu'on ferait usage de titres de transport Régie, pour les parcours Régie, auxquels on pourrait joindre des titres de transport Reichsbahn pour les parcours ultérieurs ; pour les parcours de sens inverse, les titres de transport Reichsbahn étaient admis jusqu'à destination. Les transports intéressant les pays étrangers à l'Allemagne devaient être accompagnés d'une lettre de voiture de la Convention de Berne.

3^o *Mesures contre la concurrence.* — Par les Accords du 1^{er} Décembre 1923, les Administrations de la Reichsbahn et de la Régie s'engageaient à ne se faire aucune concurrence par voie de détournement de trafic et à souffrir toutes mesures de contrôle qui seraient jugées utiles par l'une d'elles ; en cas de divergence de vues, des Commissions mixtes pouvaient être chargées de juger sur place de la matérialité des faits.

4^o *Remise de documents de service.* — Une liste fut dressée par la Régie de tous les documents nécessaires au Service Commercial et que l'Admi-

nistration allemande s'engageait à lui remettre : tarifs, tableaux de distances, instructions diverses, contrats d'exploitation, etc...

5^o *Insuffisance des dispositions prévues.* — Lorsqu'on étudie les Accords de Mayence dont les dispositions commerciales viennent d'être sommairement analysées, on est frappé de n'y rien trouver concernant la délivrance de billets de voyageurs directs ou internationaux et de cartes communes d'abonnement, l'établissement de tarifs communs, ou de tarifs soudés, l'adoption des règles de la Convention de Berne pour le trafic international des marchandises, etc...

L'article 5 des Accords du 1^{er} Décembre disposait pourtant que : « Les deux réseaux prendront toutes dispositions utiles pour faciliter les échanges de trafic ». Mais après cet engagement, les délégués allemands qui discutèrent avec les représentants de la Régie les détails techniques de l'organisation du service, prirent, de toute évidence, pour objectif principal l'établissement d'un régime dans lequel la séparation entre les deux réseaux resterait aussi absolue que possible, dût le public en éprouver les plus sérieuses difficultés.

Pour le trafic international, il avait été décidé, d'un commun accord, qu'on ferait usage de la lettre de voiture de la Convention de Berne. Cela supposait évidemment la reprise de relations directes en transit par le Réseau de la Régie. Malgré cet engagement, quand la Belgique convoqua, à Bruxelles, des représentants à une Conférence destinée à régler le régime commun, la Reichsbahn refusa de se faire représenter et, sur l'insistance du Gouvernement belge, finit par envoyer un délégué chargé de déclarer que la Reichsbahn refusait formellement de participer à des transports internationaux intéressant la Régie.

Le motif invoqué était que l'Administration allemande ne voulait rien faire qui pût être considéré comme une reconnaissance de la Régie. Ce motif pouvait d'autant plus surprendre, que c'est le Reich qui avait sollicité la conclusion d'accords avec la Régie et qui avait invité son personnel à reprendre le service sous la direction de celle-ci.

Le but poursuivi par le Reich était, apparemment, de créer une situation de fait aussi contraire que possible aux intérêts industriels et commerciaux de tous les pays et d'en rendre la Régie responsable à tous les yeux. Chaque fois, en effet, que des plaintes ou réclamations parvenaient à l'Administration allemande sur les difficultés que rencontraient les expéditeurs en trafic international, celle-ci ne manquait pas de répondre, sur le ton de la plus apparente bonne foi, que les transports directs en transit sur le Réseau de la Régie n'étaient pas acceptés par celle-ci.

Le résultat fut que le trafic international susceptible d'emprunter la Régie, fut délibérément sacrifié, et cela par la volonté du Reich, ainsi que nous venons de le dire. Personne, d'ailleurs, ne s'y trompa.

e) Remise à la Régie des locomotives nécessaires à son exploitation.

L'Administration allemande devait fournir à la Régie le relevé :
1° des locomotives en service sur les lignes des T.O. au 11 Janvier 1923 ;

2° des locomotives évacuées des T.O. au moment de la résistance passive ;

3° des locomotives des T.O. qui se trouvaient en réparation dans l'industrie ou les ateliers des Chemins de Fer des T.N.O. ;

4° des locomotives des T.N.O. qui se trouvaient en réparation dans l'industrie ou les ateliers des Chemins de Fer des T.O. ;

5° des locomotives des T.N.O. qui, au moment de l'occupation, se trouvaient dans les T.O. et qui avaient été réquisitionnées ;

6° des locomotives neuves, déjà payées par la Reichsbahn et qui ne lui avaient pas été livrées par l'industrie des T.O.

De son côté, la Régie devait remettre à la Reichsbahn :

1° un relevé des locomotives en sa possession ;

2° un relevé des locomotives neuves réquisitionnées dans les usines des T.O.

L'échange des documents précités devait permettre de réaliser, entre la Régie et la Reichsbahn, une répartition du matériel remorqueur correspondant, en quantités et en types, aux nécessités du service de chacun des deux réseaux. Il était, d'ailleurs, stipulé que l'Administration allemande fournirait progressivement à la Régie, en état normal de marche, les locomotives demandées par celle-ci, dans la mesure correspondant à l'accroissement du trafic, jusqu'à concurrence du nombre de locomotives de chaque type qui existaient sur les lignes des T.O. avant le 11 Janvier 1923.

De plus, l'Administration allemande devait restituer à la Régie les grues de relevage, wagons de secours et chasse-neige, approvisionnements, pièces de machines, objets, outillage et matériel qui étaient en service sur les lignes des T.O. avant le 11 Janvier 1923 et qui avaient été évacués en T.N.O. au moment de la résistance passive.

f) Entretien du Matériel roulant et des locomotives.

En principe, les réparations de wagons et de locomotives devaient être faites suivant les règles techniques allemandes, par chacune des deux Administrations, au fur et à mesure des besoins, sur les unités présentes sur leurs lignes.

Au cas où un réseau serait amené à penser qu'il supportait une charge de réparations supérieure à celle qui devait normalement lui incomber,

il pourrait demander la réunion d'une Commission mixte pour examiner la situation et déterminer dans quelle mesure l'Administration lésée devrait être indemnisée par l'autre.

La Régie conservait l'usage de tous les ateliers de locomotives et de wagons situés dans les T.O. ; toutefois, les ateliers de Limbourg et Dortmund étaient remis à la Reichsbahn et la Régie devait faciliter leur accès à celle-ci.

Chacune des deux Administrations s'obligeait à entreprendre, dans la mesure où elle le pourrait, pour le compte de l'autre, des réparations de locomotives, voitures et wagons à des conditions de prix à déterminer d'un commun accord.

g) Questions relatives aux voies et bâtiments.

L'Administration allemande devait remettre à la Régie une liste complète des matériaux et de l'outillage qui existaient, au 11 Janvier 1923, dans les dépôts de la Voie, de la Signalisation, des Bâtiments, des Ouvrages d'art, etc... ainsi que la liste complète du matériel évacué depuis l'occupation de la Ruhr.

Les matériaux et objets d'outillage en question devaient être restitués par l'Administration allemande au fur et à mesure de la naissance des besoins et de la reprise du trafic de la Régie. Cette restitution devait être faite en nature, ou en équivalence de valeur au cas d'insuffisance des approvisionnements allemands.

h) Remise à la Régie des documents de service.

Pour faciliter et accélérer le rétablissement du service normal sur les lignes des Territoires Occupés, l'Administration allemande devait remettre à la Régie :

- 1° une situation des effectifs des dépôts ;
- 2° les roulements des machines et du personnel ;
- 3° les parcours kilométriques mensuels des locomotives, par Direction ;
- 4° l'état des consommations kilométriques mensuelles de charbon et d'huile, par Direction ;
- 5° une collection des instructions en vigueur au 11 Janvier 1923 ;
- 6° tous renseignements relatifs aux prises d'eau et au matériel fixe ;
- 7° les nomenclatures descriptives et dessins divers des Services du Matériel et de la Traction ;
- 8° les plans des dépôts, magasins et ateliers ;
- 9° les plans des gares, signaux, ouvrages d'art, bâtiments, etc... nécessaires aux services de la Voie.

i) Signature des Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923.

Le Protocole de Düsseldorf avait prévu que les délégués allemands appelés à participer aux Conférences techniques seraient munis de pleins pouvoirs.

En fait, au cours des discussions, les délégués allemands déclarèrent, dans de nombreux cas, qu'ils étaient obligés d'en référer à Berlin avant de s'engager ; puis, au moment de signer l'ensemble des Accords, ils demandèrent d'y inscrire une mention établissant que leur signature n'était donnée que sous réserve de l'approbation par le Gouvernement du Reich.

Ils apportèrent, en outre, à la signature de l'Accord, les deux réserves suivantes :

1^o le règlement de la question des responsabilités pour le transport des marchandises était ajourné pour des pourparlers ultérieurs ;

2^o les embauchages de personnel par la Régie, au fur et à mesure de la reprise du trafic, porteraient, dans une mesure aussi grande que possible, sur des cheminots allemands.

La première réserve était la confirmation d'une lacune importante, résultant de l'attitude des négociateurs allemands, au cours des conversations touchant le régime de l'exploitation commerciale ; la seconde, que les Allemands avaient tenté de rendre plus formelle, avait pour but d'empêcher la Régie de prendre dans son personnel d'autres agents que les anciens cheminots allemands ; mais, la Régie ne se laissa pas lier par une telle obligation et imposa, au contraire, une rédaction lui donnant la faculté de s'assurer des concours en dehors de l'ancien personnel allemand.

j) Vœux accompagnant les Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923.

Après qu'ils eurent signé le Procès-Verbal constatant les Accords intervenus avec la Régie, les représentants du Reich demandèrent que le Procès-Verbal en question fut complété en particulier par les vœux suivants :

1^o que toutes les sanctions prises et maintenues par les Autorités occupantes fussent rapportées, telles que les Ordonnances de la H.C.I.T.R. et du Général en Chef concernant les Chemins de Fer, y compris les Chemins de Fer vicinaux, tramways et autobus, notamment, les Ordonnances nos 160, 162, 167, 171, 177 et 187 ;

2^o que le libre paiement des traitements et salaires pour les agents non repris par la Régie fut indéfiniment permis ;

3^o que la Régie réembauchât, de préférence, les anciens cheminots sans distinction de leurs opinions politiques ;

4^o que les uniformes de la Reichsbahn fussent maintenus provisoirement ;

5^o que certaines entraves totales ou partielles apportées à la circulation des trains fussent supprimées, par exemple en ce qui concerne les gares de Hengstey et Westhofen et les lignes aux abords de Vohwinkel, Weisskirchen, etc... et que les ports et voies ferrées de Karlsruhe et Mannheim fussent remis aux Allemands ;

6^o que les facilités d'accès des T.N.O. dans les ateliers de réparation de Cologne, Nippes et Opladen fussent données pour les locomotives, voitures et wagons à réparer.

Le Directeur de la Régie fit connaître que les Autorités compétentes et la Régie elle-même ne manqueraient pas d'examiner avec bienveillance les vœux présentés.

k) Ratification des Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923 par le Gouvernement allemand.

Les délégués allemands n'ayant signé le texte des Accords du 1^{er} Décembre que sous réserve de l'approbation par le Gouvernement allemand, il restait à obtenir cette approbation, véritable ratification officielle des dispositions arrêtées à Mayence, qui fut donnée par lettre en date du 7 Décembre 1923, émanant du Ministre des Communications d'Empire, M. Oeser.

Le document ratificatif déclarait que : « Pour sauvegarder les droits de l'Empire allemand, la réserve est maintenue que les conventions d'un *modus vivendi* entre les Chemins de Fer d'Empire et la Régie ne peuvent, en aucune manière, être considérées comme une reconnaissance *de jure* de la Régie, la ratification de la Convention n'ayant lieu que pour permettre au trafic et à la vie économique des territoires intéressés de se développer ».

On voit quel a été le souci constant du Reich de ne rien faire qui pût compromettre sa souveraineté sur les Chemins de Fer des T.O.

C. - ACCORDS DE MAYENCE DU 16 FÉVRIER 1924 POUR LA ZONE DE COLOGNE

a) Préliminaires.

Les Accords du 1^{er} Décembre 1924 dont nous venons de parler réglent les relations entre les lignes exploitées par la Régie et les lignes exploitées par la Reichsbahn, à l'exclusion de celles situées à l'intérieur de la zone de Cologne, occupée par l'Armée britannique.



Pour les échanges de trafic entre la zone de Cologne et le reste des Territoires Occupés, le public rencontrait les plus grandes difficultés du fait de l'Administration allemande. La Régie faisait bien tout ce qui était en son pouvoir pour rendre possible le passage des marchandises d'une zone dans l'autre ; mais les résultats obtenus étaient insuffisants et le paraissaient davantage encore depuis que la mise en vigueur des Accords du 1^{er} Décembre avait accru les échanges entre les Territoires Occupés et les Territoires non occupés.

Les voyageurs ne pouvaient obtenir de billets, soit de la Régie, soit de la Reichsbahn dans la zone de Cologne, que pour les dernières gares exploitées par ces Administrations. Dans ces gares, ils étaient contraints de descendre avec leurs bagages, parfois même de sortir et de se présenter aux guichets de l'Administration voisine, tout comme les voyageurs partant de la localité même.

La Régie avait organisé, d'accord avec le Général Commandant en Chef, des Services automobiles permettant aux voyageurs de franchir la zone de Cologne entre Bonn et Düsseldorf, d'une part, et entre Liblar et Düsseldorf, d'autre part ; mais ce n'était là qu'un bien léger palliatif aux difficultés de toute nature résultant du barrage quasi infranchissable que constituait la zone anglaise, quant au Service du Chemin de Fer, tout à fait indépendamment de la Régie et contre son propre désir.

Pour le transit des marchandises de grande et de petite vitesse, les difficultés étaient plus sérieuses encore que pour les voyageurs. D'une manière générale, la Régie remettait à la Reichsbahn, ou recevait de celle-ci, les marchandises que la zone de Cologne acceptait de prendre ou de lui remettre. On était arrivé ainsi à assurer le passage de quantités grandissantes de denrées alimentaires et même de combustibles ; mais c'est surtout à l'aide de transports automobiles que les relations commerciales étaient établies, à grands frais, entre la zone de Cologne et le reste des Territoires Occupés.

Une telle situation, plus favorable aux échanges entre les T.O. et les T.N.O. qu'à des échanges à l'intérieur même des T.O. lorsqu'ils intéressaient la zone de Cologne, ne pouvait évidemment subsister indéfiniment. La solution logique du problème qui se posait aurait consisté dans l'établissement, sous la direction de la Régie, d'un régime uniforme d'exploitation pour l'ensemble des Chemins de Fer des T.O. y compris la zone précitée ; mais cette solution aurait exigé l'adhésion du Gouvernement britannique qu'on n'avait pas.

b) Première Conférence de Coblenz (12 et 14 Décembre 1923).

A défaut de cette solution et après des échanges de vues entre la H.C.I.T.R., le Général Commandant en Chef et les Autorités militaires

britanniques, des Conférences se tinrent à Coblenz, les 12 et 14 Décembre 1923, en vue de déterminer les bases de l'Arrangement nécessaire.

La Direction Générale des Communications et des Ravitaillements aux Armées, les Autorités militaires britanniques ainsi que la Régie étaient représentées à ces Conférences.

Le Protocole qui fut rédigé constatait, tout d'abord, la nécessité de supprimer les frontières ferroviaires à l'intérieur des Territoires Occupés et de rétablir l'unité de l'exploitation sur l'ensemble des lignes des dits Territoires.

Les dispositions suivantes furent ensuite arrêtées :

1^o *Personnel d'exploitation.* — L'exploitation des lignes et parties de lignes situées dans la zone de Cologne devait être assurée, sauf exception nettement motivée, par le personnel allemand de la Direction allemande de Cologne.

La remise à la Régie du soin d'exploiter les Chemins de Fer dans l'ensemble des Territoires Occupés n'était cependant pas une formule catégoriquement écartée, et toutes les possibilités d'avenir avaient été réservées à ce point de vue.

2^o *Dépenses d'exploitation.* — L'Administration allemande, gardant l'exploitation des lignes, conservait aussi la charge des dépenses devant en résulter.

3^o *Partage des recettes.* — Il était fait deux parts des recettes provenant du trafic intéressant la zone de Cologne :

- recettes des transports issus de la zone de Cologne ;
- recettes des transports issus de la Régie.

L'Administration allemande devait conserver la moitié des recettes de la première catégorie (voyageurs et marchandises) et reverser l'autre moitié à la Régie ; elle gardait, toutefois, en totalité, les recettes de toute nature provenant des transports sur certaines lignes particulières à déterminer ultérieurement.

La Régie conservait les recettes afférentes aux transports issus de ses gares, même pour les parcours empruntant les lignes de la zone britannique en transit total ou partiel.

4^o *Vérification des recettes.* — La Régie avait le droit de vérifier l'exactitude des états de recettes établis par la Reichsbahn et devant servir de base au partage pour les transports issus de la zone de Cologne.

5^o *Versement des sommes dues à la Régie.* — Les versements à faire par la Reichsbahn à la Régie devaient être effectués en francs français ou belges et correspondre à des recettes supposées réalisées en francs français ou belges d'après les tarifs.

6° *Tarification et responsabilité du Chemin de Fer.* — Dans le but de réaliser le plus possible l'uniformité dans l'exploitation des lignes voisines, le protocole de Coblenz prévoyait que les tarifs à appliquer sur les lignes de la zone de Cologne, ainsi que le régime de responsabilité, seraient semblables à ceux de la Régie.

7° *Interdiction de la concurrence.* — Le trafic devait être repris suivant les courants commerciaux établis avant le 11 Janvier 1923 et il était interdit, à chacune des deux Administrations, de concurrencer l'Administration voisine par voie de détournement ou de réexpédition. Au cas où des mesures de contrôle seraient nécessaires, elles pourraient être prises par des Commissions se rendant sur place.

8° *Organisation du Service.* — Le service sur les lignes de la zone de Cologne devait être établi suivant des programmes concertés entre la Régie et un Haut Fonctionnaire à désigner par le Gouvernement britannique.

9° *Conférences techniques.* — Pour le règlement des questions techniques de détail, des Conférences devaient être ouvertes le plus tôt possible, entre les représentants britanniques et ceux de la Régie, d'une part, et les représentants de l'Administration des Chemins de Fer allemands, d'autre part. Les travaux des Conférences en question devaient être conduits en s'inspirant des Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923. L'un des résultats les plus immédiats de ces Conférences devait être le rétablissement du trafic direct dans des conditions analogues à celles en vigueur avant le 11 Janvier 1923.

10° *Clause résolutoire.* — En cas de dénonciation de l'Accord à intervenir, un préavis d'un mois devait être réservé et la dénonciation ne devait pas avoir pour conséquence d'entraîner une perturbation quelconque dans le service.

Les représentants britanniques participant aux Conférences de Coblenz s'engagèrent à donner tout leur concours, en vue d'assurer la stricte observation des Accords intervenus entre la Régie et l'Administration allemande.

Le Protocole de Coblenz fut signé par les délégués britanniques et français de l'Armée et de la Régie, mais les conversations engagées entre les Gouvernements intéressés n'aboutirent pas à une ratification immédiate.

c) Deuxième Conférence de Coblenz (8 Février 1924).

Ce n'est que le 8 Février 1924 que la ratification nécessaire fut acquise. A cette date, une nouvelle Conférence se tint à Coblenz, sous la Présidence de M. Tirard, Haut Commissaire français ; les Hauts Commissaires anglais et belge étaient présents ; la Régie, la D.G.C.R.A. et la C.I.C.F.C. étaient représentées, cette dernière par des officiers anglais et belges.

Dès le début de la séance, le Président fit savoir que le Protocole des 12-14 Décembre était maintenant ratifié par les Gouvernements anglais, belge et français, et qu'il restait à fixer, dans des Conférences techniques prochaines, les détails d'exécution provisoire du service, sans engager aucune question de fond, ni aucun principe.

Le Président fit ensuite connaître que le Haut Commissaire britannique lui avait remis une note interprétative du Protocole des 12 et 14 Décembre 1923, visant les points suivants :

1^o le rétablissement de l'unité des Chemins de Fer pour la totalité des lignes des Territoires Occupés, dont la nécessité était inscrite en tête du Protocole, devait être compris comme se rapportant à une plus grande facilité d'opérer dans toutes les questions relatives au trafic ;

2^o les termes de l'Article 1^{er} du Protocole de Coblenz ne devaient pas être compris comme signifiant que la Régie, ou toute autre autorité, possédait le droit, dans certaines conditions, de demander une réduction de personnel dans la zone britannique ou la prise de possession de certaines lignes situées dans cette zone ;

3^o le produit du trafic échangé entre la zone britannique et les T.N.O. devait demeurer la propriété de la Reichsbahn, à la condition que ce trafic n'empruntât aucune des lignes de la Régie, à l'exception de la ligne Wahn-Troisdorf. Pour le trafic avec les T.N.O., en transit par la zone britannique, il y aurait, dans tous les cas, coupure à Cologne, les taxes sur le parcours Cologne-T.N.O. étant, dans les deux sens, attribuées à la Reichsbahn, et celles sur le parcours Cologne-Régie étant acquises à la Régie ou partagées par moitié suivant le sens de la circulation ;

4^o les conversations futures ne devaient avoir d'autre but que de régler les questions communes à la Régie et à la Reichsbahn, sans porter, en aucun cas, sur le service intérieur de la zone de Cologne ;

5^o le droit de contrôle par la Régie des produits partageables devait être compris dans le sens d'une obligation faite à la Reichsbahn de fournir tous les renseignements nécessaires à l'établissement des comptes, uniquement d'après les usages ferroviaires commerciaux courants ;

6^o les dispositions prévues en vue d'éviter la concurrence, par détournement de trafic ou réexpéditions, devaient être comprises et appliquées dans le même sens que les mesures semblables contenues dans les Accords de Mayence en date de 1^{er} Décembre 1923 ;

7^o l'Administration allemande devait garder le droit de fixer ses propres tarifs, même pour le trafic commun avec la Régie ; mais il était entendu que l'on devait s'efforcer de trouver un moyen pour assurer, dans le trafic Régie-Reichsbahn, l'égalité des prix pour les deux sens de parcours ;

8^o les règles fixées pour la répartition des recettes ne constituaient qu'un essai provisoire pour aboutir à un partage forfaitaire des revenus

bruts, et, au cas où l'une des parties se rendrait compte, après un temps raisonnable, que le partage n'était pas équitable, l'accord pouvait être révisé à sa demande.

Au cours de la Conférence du 8 Février, le Haut Commissaire britannique demanda et obtint qu'au cas où la H.C.I.T.R. serait amenée à arbitrer une difficulté quelconque entre la Régie et la Reichsbahn, ses décisions seraient prises à l'unanimité.

Tels sont les préliminaires des Conférences techniques qui devaient conduire aux Accords du 16 Février 1924.

d) Conférences de Mayence des 14, 15, 16 Février 1924.

Des Conférences techniques se tinrent les 14, 15 et 16 Février 1924, à Mayence. Dans une séance générale d'ouverture, le Directeur de la Régie rappela les préliminaires ayant conduit aux conversations qui allaient s'engager et fixa la méthode de travail des conférences.

Trois Sous-Commissions devaient se répartir l'examen des affaires :

- la première, devait s'occuper des questions d'exploitation ;
- la deuxième, des questions de matériel et traction ;
- la troisième, des questions de voies et bâtiments.

La composition de ces Sous-Commissions fut immédiatement réglée, le programme des travaux de chacune d'elles défini, puis un certain nombre de questions accessoires furent tranchées de suite. Le résultat des travaux des trois Sous-Commissions et des réunions plénières est indiqué sommairement ci-après :

1^o Délimitation du Réseau de la Régie et des lignes de la zone de Cologne.

Cette délimitation fut faite dans des conditions identiques à celles adoptées lors de la discussion des Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923, par énumération des gares extrêmes exploitées par la Régie.

Au point de vue de la direction et de l'exécution du service, les Haupt-signale d'entrée, côté Cologne, des gares extrêmes de la Régie, marquaient les limites respectives d'attribution, de même que les limites des charges d'exploitation.

Au cas où des exceptions à ces règles apparaîtraient nécessaires dans certains cas particuliers, un Accord spécial serait réalisé entre les Directions régionales intéressées de la Régie et la Direction allemande de Cologne.

2^o Exploitation technique.

Formation et composition des trains. — La formation des trains devait être faite dans les mêmes gares, dans les mêmes conditions, notamment en ce qui concerne les trains complets, et dans le même ordre qu'avant le

11 Janvier 1923 ; les exceptions jugées nécessaires devaient faire l'objet d'accords particuliers entre les Directions intéressées de la Régie et la Direction allemande de Cologne.

L'organisation du service devait être orientée de façon à aboutir au rétablissement rapide du service tel qu'il se comportait le 11 Janvier 1923, compte tenu des besoins nouveaux et en procédant par étapes.

Service des voyageurs. — Les trains express et omnibus circulant sur les deux rives du Rhin furent acheminés désormais par Cologne, le détournement par Düren - Euskirchen - Bonn étant supprimé ; les trains allemands desservant la ligne de la Sieg et ses au-delà furent admis à circuler sur la section Wahn-Troisdorf du réseau de la Régie ; les lignes sur lesquelles le service avait cessé, telles que celles de Bedburg et Elsdorf à Rommerskirchen et à Liblar, furent desservies de nouveau par des trains Régie-Reichsbahn.

Les trains de voyageurs devaient être formés et mis en correspondance, dans toute la mesure du possible, dans les mêmes gares que par le passé ; ils devaient être constitués par des rames de voitures de la Régie et de la Reichsbahn en roulement au moment de la mise en application des Accords, en complétant le nombre des jeux de voitures s'il y avait lieu. Des ententes spéciales furent prévues pour déterminer la composition des rames nouvelles et l'Administration qui devrait les fournir.

Service des marchandises. — La Conférence détermina le nombre des marches de trains régulières communes à établir de suite sur diverses lignes, à savoir :

- 12 dans chaque sens sur la ligne de Wedau-Troisdorf ;
- 2 dans chaque sens sur la ligne de Cologne-Bonn ;
- 5 dans chaque sens sur la ligne Neuss-Cologne-Euskirchen ;
- 2 dans chaque sens sur la ligne Cologne-Aix-la-Chapelle ;
- 2 dans chaque sens sur la ligne Cologne-Grevenbroich ;
- 1 dans chaque sens sur la ligne de Bedburg et Elsdorf à Rommerskirchen et Liblar.

Ces 48 marches étaient prévues comme constituant un programme de mise en route à développer progressivement, suivant les besoins du service.

Les horaires devaient être arrêtés au cours de Conférences à tenir à Mayence, à Cologne, ou au siège des Directions régionales de la Régie.

Échanges de matériel. — La Régie n'ayant pas, comme on l'a vu, de parc propre de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises, les échanges ne donnaient lieu à la tenue d'aucune comptabilité ni à la réalisation d'aucune compensation en nature ou en argent.

Gares communes. — Chacune des deux Administrations devait fournir à l'autre, à titre gratuit, l'usage des installations des gares à utiliser en commun : dépôts, remises, plaques tournantes et triangles de tournage, grues d'alimentation en eau, abris nécessaires au personnel des trains et machines dans les gares de relais, ainsi que le couchage, le chauffage et l'éclairage du dit personnel.

Il fut entendu que, dans les gares à service non commun, les locomotives pourraient être alimentées gratuitement en eau et que les fournitures de combustible et de matières de graissage faites par une Administration à l'autre, donneraient lieu à compensation en nature ; ces fournitures devaient être aussi rares que possible.

Si la nécessité venait à s'imposer qu'une Administration procédât au profit de l'autre à certaines réparations aux voitures, fourgons et locomotives des trains de voyageurs, les travaux exécutés devaient être remboursés, sur facture, par cette autre Administration.

Responsabilité pour accidents. — Chaque Administration conservait la responsabilité des conséquences des accidents survenus sur son terrain, sauf cependant dans le cas d'accidents au personnel d'un réseau en service sur l'autre réseau, ou d'avaries aux marchandises ; dans ce dernier cas, la charge incombait au réseau auquel appartenaient les agents atteints ou qui avait expédié les marchandises.

Points d'échange des machines et des équipes. — Les roulements comportant la pénétration des trains d'une zone dans l'autre, on établit la liste des gares dans lesquelles devaient être faits les échanges de locomotives et d'équipes.

3^o Exploitation commerciale.

Voyageurs et bagages. — Le régime nouveau comportait la délivrance de billets directs, de cartes d'abonnements ordinaires, scolaires ou de travail, ainsi que l'enregistrement direct des bagages, d'une gare quelconque de la Régie vers une gare quelconque de la zone de Cologne et inversement.

Chacune des deux Administrations établissait, suivant ses modèles propres, les billets et cartes d'abonnements et les communiquait à l'Administration voisine.

Marchandises G.V. et P.V. — La nécessité de réexpédier les marchandises G.V. ou P.V. aux gares d'entrée sur chacun des deux réseaux disparaissait et faisait place, désormais, à un régime d'expéditions directes d'une gare quelconque de la Régie vers une gare quelconque de la zone de Cologne et inversement.

Les expéditions devaient être faites en port payé pour la totalité du parcours, sans acceptation de débours, remboursements ou déclarations

d'intérêt à la livraison ; les dispositions ultérieures étaient admises uniquement pour la livraison à un autre destinataire dans la même gare.

Trafic avec les Territoires non occupés. — Le trafic entre les gares de la zone de Cologne et celles des Territoires non occupés était considéré comme du trafic purement Reichsbahn quand il n'empruntait pas les lignes de la Régie, à l'exception de la ligne Wahn-Troisdorf pour le trafic de la ligne de la Vallée de la Sieg.

Le trafic entre les gares de la Régie et les Territoires non occupés en transit par la zone de Cologne, devait être, dans tous les cas, rompu à Cologne, point à partir duquel un nouveau contrat de transport prenait naissance.

Transit par la zone de Cologne. — Le trafic d'une gare de la Régie vers une autre gare de la Régie en transit par la zone britannique était considéré comme du trafic exclusivement Régie et ne donnait lieu, pour la Reichsbahn, à aucune opération comptable ou commerciale.

Délais de transport. — Aucun régime spécial n'était institué quant aux délais de transport qui étaient ceux en vigueur sur chacun des deux réseaux.

Responsabilités. — Les réclamations pour pertes, avaries, ou manquants étaient réglées par le réseau expéditeur et à la charge de celui-ci, à moins que les faits donnant lieu à réclamation ne se fussent produits en toute certitude sur le réseau destinataire. Il n'était procédé à aucune vérification contradictoire de l'état des marchandises aux points d'échange, mais chacune des deux Administrations avait le droit de se refuser à prendre charge de wagons portant des marchandises manifestement avariées.

Tarifs. — Les prix de transport des voyageurs et marchandises devaient être calculés par soudure des tarifs de chacune des deux Administrations, à l'exception du trafic Régie sur Régie en transit par la zone de Cologne pour lequel on appliquait exclusivement les tarifs de la Régie.

Les gares de soudure de taxes étaient les dernières gares de la Régie dans le sens Régie-Zone de Cologne.

Les deux Administrations intéressées devaient établir comme elles l'entendraient les documents tarifaires nécessaires à leurs gares et se les communiquer ; elles devaient fixer également à leur gré les cours du change.

Pour la mise en application des dispositions précitées, la Régie établit, en quelques jours, pour ses gares :

un tableau des gares ouvertes au service dans la zone de Cologne ;

un tableau des distances de chacune des gares de soudure de taxes aux gares de la zone de Cologne, avec une édition des tarifs généraux et spé-

ciaux allemands, des conditions d'application, et des barèmes de prix pour les distances susceptibles d'être rencontrées dans la zone de Cologne ;

un tableau de conversion des marks en francs pour les différents cours possibles du change.

Mesures comptables. — Un compte spécial des recettes partageables par moitié devait être tenu par la Direction allemande de Cologne ; ce compte devait être arrêté chaque semaine ; il était constitué par les éléments suivants :

— recettes sur transports d'une gare quelconque de la zone de Cologne vers une gare quelconque de la Régie ;

— transports réexpédiés de la gare de Cologne vers une gare quelconque de la Régie.

La part Régie des recettes de la première semaine devait être versée le mercredi de la semaine suivante, puis ainsi de suite, de semaine en semaine, chaque mercredi ; les versements hebdomadaires devaient représenter 80 % au moins des recettes réelles de la première semaine, pendant le premier mois du versement puis, pendant les mois suivants, 80 % du montant des sommes dues en moyenne par semaine, le mois précédent.

Les versements devaient, comme on l'a vu précédemment, être faits par la Reichsbahn en francs français et belges ; ils devaient correspondre à des recettes supposées effectuées en francs français et belges pour les parcours en zone britannique et pour ceux sur les lignes de la Régie.

Il fut prescrit qu'au plus tard le 20 de chaque mois, pour le mois précédent, il serait fait un arrêté comptable dans lequel seraient comprises toutes les rectifications qu'il pourrait être utile d'apporter aux comptes hebdomadaires.

Pour faciliter les opérations du contrôle des Recettes, la Reichsbahn devait fournir à la Régie, au plus tard le 20 de chaque mois pour le mois précédent, des relevés d'expéditions pour toutes les natures du trafic voyageurs et marchandises ; en outre, la Régie pouvait faire exécuter des vérifications sur place par un agent accompagné d'un représentant du Haut Fonctionnaire britannique de la zone de Cologne.

Interdiction de mesures de concurrence par voie de détournement de trafic ou de réexpédition. — En dehors des cas prévus dans lesquels les marchandises devaient être réexpédiées à Cologne, l'Administration allemande devait s'opposer à ce que les transports à destination de la Régie fissent l'objet d'une réexpédition en zone de Cologne, quelle que fût leur origine primitive.

L'Administration allemande devait rechercher les réexpéditions irrégulières qui viendraient à se produire à son insu et l'attribution des taxes des transports devait être faite dans les mêmes conditions que s'il n'y

ciaux allemands, des conditions d'application, et des barèmes de prix pour les distances susceptibles d'être rencontrées dans la zone de Cologne ; un tableau de conversion des marks en francs pour les différents cours possibles du change.

Mesures comptables. — Un compte spécial des recettes partageables par moitié devait être tenu par la Direction allemande de Cologne ; ce compte devait être arrêté chaque semaine ; il était constitué par les éléments suivants :

— recettes sur transports d'une gare quelconque de la zone de Cologne vers une gare quelconque de la Régie ;
— transports réexpédiés de la gare de Cologne vers une gare quelconque de la Régie.

La part Régie des recettes de la première semaine devait être versée le mercredi de la semaine suivante, puis ainsi de suite, de semaine en semaine, chaque mercredi ; les versements hebdomadaires devaient représenter 80 % au moins des recettes réelles de la première semaine, pendant le premier mois du versement puis, pendant les mois suivants, 80 % du montant des sommes dues en moyenne par semaine, le mois précédent.

Les versements devaient, comme on l'a vu précédemment, être faits par la Reichsbahn en francs français et belges ; ils devaient correspondre à des recettes supposées effectuées en francs français et belges pour les parcours en zone britannique et pour ceux sur les lignes de la Régie.

Il fut prescrit qu'au plus tard le 20 de chaque mois, pour le mois précédent, il serait fait un arrêté comptable dans lequel seraient comprises toutes les rectifications qu'il pourrait être utile d'apporter aux comptes hebdomadaires.

Pour faciliter les opérations du contrôle des Recettes, la Reichsbahn devait fournir à la Régie, au plus tard le 20 de chaque mois pour le mois précédent, des relevés d'expéditions pour toutes les natures de trafic voyageurs et marchandises ; en outre, la Régie pouvait faire exécuter des vérifications sur place par un agent accompagné d'un représentant du Haut Fonctionnaire britannique de la zone de Cologne.

Interdiction de mesures de concurrence par voie de détournement de trafic ou de réexpédition. — En dehors des cas prévus dans lesquels les marchandises devaient être réexpédiées à Cologne, l'Administration allemande devait s'opposer à ce que les transports à destination de la Régie fussent l'objet d'une réexpédition en zone de Cologne, quelle que fût leur origine primitive.

L'Administration allemande devait rechercher les réexpéditions irrégulières qui venaient à se produire à son insu et l'attribution des taxes des transports devait être faite dans les mêmes conditions que s'il n'y

avait pas eu réexpédition ; le Haut Fonctionnaire britannique devait veiller tout spécialement à l'observation de ces règles.

Des vérifications sur place, faites par des Commissions mixtes, étaient prévues pour les cas particuliers où ce mode de recherche serait nécessaire.

Validité des conventions. — Comme ils l'avaient fait à l'occasion des Accords de Mayence du 1^{er} Décembre, les délégués allemands firent précéder leur signature d'une réserve en subordonnant la validité à l'approbation par le Gouvernement allemand.

D. - AVENANT AUX ACCORDS DE MAYENCE DU 16 FÉVRIER 1924

L'Administration allemande ayant estimé que la répartition des recettes, telle qu'elle résultait du Protocole de Coblenz et des Accords du 16 Février, était à son désavantage, par suite, notamment, de ce qu'il ne lui revenait aucune part dans le prix des transports Régie sur Régie, en transit par la zone britannique, demanda qu'une révision des Accords du 16 Février fût faite à la date du 15 Mai 1924.

La révision demandée fut réalisée au cours d'une Conférence tenue à Mayence, le 12 Mai 1924, et un Avenant fut établi présentant les caractéristiques suivantes :

— introduction des gares de Privatbahnen dans la liste des gares de la zone de Cologne admises à trafiquer avec la Régie ;

— prévision de l'acceptation des transports en port dû, le plus rapidement possible ;

— suppression des réexpéditions à Cologne pour le trafic avec les T.N.O. ; les transports de l'espèce, au lieu d'être acceptés uniquement en port payé pour la totalité du parcours, comme ceux ne sortant pas des T.O., seraient acceptés en port payé sur le réseau expéditeur pour suivre en port dû sur le réseau destinataire ;

— dans le trafic commun, on continuerait de n'accepter ni ports dus, ni débours, ni remboursements, ni déclarations d'intérêt à la livraison ; mais ces modalités seraient admises sans réserve dans le trafic d'une gare Régie sur une gare de la Régie, en transit par la zone de Cologne, ou d'une gare de la zone de Cologne sur une gare Reichsbahn en transit par la section Wahn-Troisdorf ;

— les transports de Réparations ne feraient l'objet d'aucune taxe pour les parcours en zone de Cologne ; il en serait pris simplement attachement contradictoire pour permettre les règlements susceptibles d'intervenir ultérieurement en dehors de la Régie ;

— il n'était rien modifié au régime de responsabilités pour pertes, manquants ou avaries, tel qu'il résultait des Accords du 16 Février, mais il

était prévu que ce régime serait révisé aussitôt que possible pour être mis en harmonie avec le nouveau régime de partage des recettes ;

— le mode de tarification prévu dans les Accords du 16 Février n'était pas changé ; toutefois, sur la section Wahn-Troisdorf, les Allemands appliqueraient leurs propres tarifs aux expéditions faites par leurs gares, et cela, dans un but de simplicité ; les sommes à reverser par la Reichsbahn à la Régie, pour les expéditions en question, seraient égales à celles qu'aurait produites l'application des tarifs de la Régie ;

— jusqu'au 1^{er} Juin 1924, les points de soudure de taxes continueraient d'être les dernières gares exploitées par la Régie dans le sens Régie-Zone de Cologne, mais, après le 1^{er} Juin, les points de soudure de taxes seraient les points géographiques où les lignes étaient coupées par les limites de la zone d'occupation britannique ;

— chacune des deux Administrations devait tenir le compte des sommes qu'elle encaisserait pour l'Administration voisine ; ces comptes seraient arrêtés, au plus tard, le 20 de chaque mois pour le mois précédent ; le système de partage forfaitaire des recettes, mis en vigueur par les Accords du 16 Février, disparaissait et, en fin de mois, une compensation serait faite entre les comptes réciproques de crédit, en comptant le franc et le mark d'après leur valeur relative, telle qu'elle résulterait du cours du dollar le jour de l'arrêté de comptes.

Les soldes seraient versés à l'Administration intéressée le 25 de chaque mois, en francs français ou belges, ou en marks, suivant le cas ; à partir du 26, un intérêt de 10 % l'an était dû en cas de versement tardif.

Ce régime resta en vigueur jusqu'au 15 Novembre 1924, date à laquelle la Régie cessa son exploitation.

CHAPITRE VII

LES BILLETS DE LA RÉGIE - LE « FRANC-RÉGIE »

Nous avons consacré un chapitre spécial à l'émission d'une monnaie à laquelle la Régie fut appelée à procéder, étant donné la nature spéciale de cette opération, qui sortait complètement du cadre des attributions d'un Réseau de Chemins de fer.

Cette émission constitua une sorte de hors-d'œuvre dans la tâche de la Régie. Elle a d'ailleurs présenté un intérêt tout particulier, tant par son caractère que par les résultats extrêmement heureux qu'elle eut pour les finances de cet organisme et, par conséquent, pour les Gouvernements français et belge ; elle a offert un intérêt non moins grand par le soulagement appréciable qu'elle procura aux malheureuses populations de la Rhénanie et de la Ruhr, à un moment où elles se débattaient, complètement désorientées, dans des difficultés monétaires et économiques inextricables résultant de la chute verticale du mark.

Il nous a donc paru bon de nous étendre, quelque peu, sur une opération d'autant plus susceptible de retenir un moment l'attention, qu'elle a pu, comme on le verra, être mise sur pied et en œuvre dans le délai très court d'une quarantaine de jours, et que son succès fut immédiat et considérable.

A. - ÉMISSION DES BILLETS DE LA RÉGIE

La dépréciation rapide de la devise allemande, jusqu'à l'annulation presque totale de la valeur du mark, au cours de l'année 1923, est restée dans toutes les mémoires. Nous rappellerons les cours pratiqués successivement pendant le deuxième semestre de cette année 1923 :

1 ^{er} Juillet 1923 un franc égale	9.100 marks.
1 ^{er} Août 1923 un franc égale	55.000 —
1 ^{er} Septembre 1923 un franc égale .	900.000 —
1 ^{er} Octobre 1923 un franc égale	17.000.000 —
1 ^{er} Novembre 1923 un franc égale .	9.000.000.000 —
25 Novembre 1923 un franc égale .	700.000.000.000 —

Le Reich procédait par émissions massives de nouveaux billets, et, aussi, par surcharge des anciens billets, en ajoutant un nombre plus ou moins grand de zéros aux chiffres d'origine.

Les quelques changes précédents permettent de se faire une idée du désordre économique pouvant exister, et des troubles profonds que ce

désordre pouvait provoquer dans les populations de la Rhénanie et de la Ruhr, surtout avec les spéculations effrénées sur le change auxquelles se livraient bon nombre d'individus peu scrupuleux.

On conçoit, aussi, les graves difficultés d'exploitation qui résultaient pour la Régie d'une baisse aussi vertigineuse du mark, les recettes d'une journée ayant souvent perdu plus d'un tiers de leur valeur au moment où elles pouvaient être converties en francs, c'est-à-dire le soir même de leur encaissement.

Un premier remède à cette situation fut tenté en exigeant, comme on le verra dans le Livre II, le paiement des billets de voyageurs en francs français et belges. Mais ce remède ne pouvait être appliqué que dans les grandes gares où, grâce à l'installation de bureaux de change, il était possible à la population de se procurer de la monnaie française ou belge ; or, plus d'un tiers des recettes ne pouvaient bénéficier de la mesure en question.

Au surplus, les francs français et belges étaient en quantité trop insuffisante dans les Territoires Occupés pour que, même dans les grandes localités, il fut loisible aux usagers du chemin de fer d'en trouver assez pour payer leurs transports de marchandises ou les billets de voyageurs dont ils avaient besoin.

La Régie demanda qu'il en fut introduit en plus grand nombre, pour éviter les conséquences fâcheuses que la chute du mark avait pour elle. Mais les Gouvernements français et belge s'y opposèrent nettement, voulant éviter tout ce qui pouvait être de nature à atteindre leur monnaie.

Par ailleurs, les dollars, les livres sterling, les florins et les francs suisses étaient rares et étaient conservés comme une réserve précieuse par ceux qui les détenaient ; de sorte qu'il n'était pas possible de trouver, non plus, une solution de leur côté.

La situation de la Régie menaçait donc de devenir fort inquiétante au point de vue financier, puisque les pertes au change arrivant à dépasser largement les bénéfices d'exploitation, on allait avoir à enregistrer des pertes journalières importantes, malgré le trafic considérable et susceptible d'être très rémunérateur qu'on avait à assurer.

Il n'était pas possible, par conséquent, de continuer plus longtemps ainsi, et il était de toute nécessité de trouver quelque chose pouvant tirer la Régie du mauvais pas où l'avait engagée la chute ininterrompue du mark.

C'est dans ces conditions que le Directeur de la Régie, dans la pensée de rétablir le rendement financier du Réseau dont l'exploitation lui avait été confiée, tout en renonçant à une aide à provenir de l'emploi de monnaies appréciées pour la consolidation de ses recettes, fut amené, à la fin de Septembre 1923, à concevoir une monnaie spéciale, pouvant être émise

par la Régie, et de nature à écarter les dangers financiers que courait celle-ci.

Les bases de ce projet étaient les suivantes :

La nouvelle monnaie devrait être gagée sur la « marchandise-transport » que produisait régulièrement le Réseau, dont tout le monde, directement ou indirectement, faisait une consommation journalière, et qui était assujettie à une tarification exprimée en francs français.

Elle devrait donner lieu à l'émission de « Billets de la Régie », portant en valeur, également en francs français, une somme déterminée suivant la coupure à laquelle ils appartiendraient (100 francs, 50 francs, 20 francs, etc...).

Ces billets devraient, en principe, servir aux usagers du Réseau à s'acquitter de toutes sommes qu'ils pourraient avoir à lui payer, pour quelque raison que ce fût.

Mais il faudrait, pour que ces usagers pussent s'en procurer, que les billets en question fussent en circulation dans le public. Il faudrait aussi, naturellement, que la Régie les recevant en paiement de ses transports, pût elle-même s'en servir pour payer ses dépenses, principalement son personnel et ses fournisseurs : on provoquerait d'ailleurs, de cette façon, la mise en circulation dans le public dont nous venons d'indiquer la nécessité pour les usagers du chemin de fer, ce qui amorcerait le cycle monétaire dans l'opération qu'on avait en vue.

Il était évident que les Billets de la Régie ainsi émis dans les Territoires Occupés, à un moment où il y régnait l'affolement le plus grand au point de vue monétaire, puisqu'on ne savait ce que vaudraient le lendemain les marks dont on disposait un jour donné, devraient vite servir à d'autres transactions qu'à celles intéressant le Chemin de Fer. Étant donné la fixité de leur valeur, basée sur un service rendu qu'on ne pouvait déprécier, ils devraient même constituer rapidement une monnaie utilisée normalement pour tous les besoins de la vie courante, et être recherchés avec ferveur par toutes les classes de la population. Et c'est bien, en effet, ce qui se produisit, comme on le verra plus loin.

Le Directeur de la Régie entretint immédiatement de la question M. Tirard, Président de la H.C.I.T.R., et le Général Degoutte, Commandant en Chef, qui furent tous deux séduits par la solution envisagée, de nature à parer à des difficultés considérables, et donnèrent leur entier appui pour son aboutissement.

Tout aussitôt, des démarches furent entreprises par M. Tirard et le Directeur de la Régie à Paris et à Bruxelles, auprès des Gouvernements français et belge, ainsi qu'auprès de la Banque de France et de la Banque

Nationale de Belgique, pour obtenir les autorisations nécessaires à la création des Billets de la Régie dans le plus court délai possible, en raison de l'urgence.

Les choses n'allèrent pas toutes seules, comme on s'en doute. Des objections de principe et de fait furent opposées au projet envisagé, dont on reconnaissait cependant tout l'intérêt.

Une à une, toutes ces objections purent pourtant être levées, grâce aux bonnes volontés et à la bienveillance finalement rencontrées partout, et les Gouvernements français et belge, tout en insistant pour que la mesure ne pût occasionner ni dépression ni inflation de leurs monnaies nationales, y donnèrent leur adhésion de principe.

A la suite de cette adhésion, une Commission, chargée de fixer les modalités d'exécution de la mise en circulation des Billets de la Régie, se réunit à Coblenz, le 18 Octobre 1923, au siège de la Haute Commission interalliée.

Cette Commission, composée de représentants des Gouvernements français et belge, de la Haute Commission interalliée, du Commandement en Chef, et de la Régie, examina longuement et minutieusement les diverses questions de détail que soulevait le projet présenté par le Directeur de la Régie.

En conformité des directives données par les Gouvernements français et belge, elle eut, en particulier, la préoccupation de limiter, autant que cela se pouvait, l'usage des Billets de la Régie aux paiements à faire au Chemin de Fer, de façon que ces billets ne pussent paraître constituer la base d'un nouveau système monétaire dans les Territoires Occupés.

D'autre part, l'éventualité d'émissions de faux billets fut examinée ainsi que celle de manœuvres probables du Reich pour provoquer la dépréciation des nouveaux billets.

Par ailleurs, on crut devoir prévoir, pour le cas d'un échec de l'émission à laquelle on allait procéder, comment pourrait s'opérer la liquidation de celle-ci, surtout si elle devait se traduire par un déboursement de francs plus important que les recettes auxquelles elle aurait donné lieu, ce qui était cependant bien improbable.

Finalement, sous la réserve qu'un contrôle rigoureux s'exercerait, en tout temps, sur toutes les opérations relatives à l'émission des Billets de la Régie, la Commission adopta le système proposé dont les caractéristiques devaient être les suivantes :

Les Billets de la Régie seraient libellés en francs français, par coupures de 100 francs à 0 fr. 05 c.

Ces Billets seraient acceptés en paiement des transports ou de toutes

autres dettes contractées envers la Régie. Ils seraient seulement remboursables en transports et non pas en francs ou autre numéraire. Ils seraient mis en circulation par la Régie, dans les Territoires Occupés, mais ils n'auraient ni cours légal, ni cours forcé.

Leur mise en circulation serait limitée à une somme correspondant à la valeur des recettes brutes effectuées pendant une période de trois mois.

La Régie placerait la contre-valeur des Billets de la Régie en bons productifs d'intérêts des Trésors français ou belge, dans la proportion respective de 5/6^e et de 1/6^e.

Les contrefacteurs de billets seraient passibles de pénalités comportant dix à vingt ans de prison et une amende pouvant aller à 200.000 marks-or. Pour ceux qui auraient fait usage de ces billets, ils encourraient cinq à dix ans de prison et une amende pouvant aller jusqu'à 100.000 marks-or.

Le 19 Octobre 1923, paraissait l'Ordonnance n° 219 de la Haute Commission interalliée, basée sur ces données et dont le texte est reproduit ci-après :

« Ordonnance n° 219.

» *Ordonnance Spéciale autorisant l'émission de Bons de Transport par la Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés.*

» La Haute Commission interalliée des Territoires rhénans, considérant
» les difficultés rencontrées par la Régie des Chemins de Fer en raison de la
» chute continue de la valeur du mark, difficultés susceptibles de compro-
» mettre son exploitation ;

» Vu l'Ordonnance Spéciale n° 149, instituant la Régie des Chemins de Fer,

» ORDONNE :

» ARTICLE PREMIER. — La Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés est autorisée à émettre des Bons de transport libellés en francs français.

» ART. 2. — Les Bons mentionneront qu'ils sont valables en paiement de
» toute somme due aux Chemins de Fer des Territoires Occupés.

» ART. 3. — Toute personne qui aura contrefait ou falsifié les dits Bons
» sera punie de 10 à 20 ans de prison et d'une amende pouvant s'élever à
» 200.000 marks-or ou de l'une de ces deux peines seulement.

» ART. 4. — La présente Ordonnance entrera en vigueur immédiatement.

» Coblenz, le 19 Octobre 1923.

» La Haute Commission interalliée. »

Un Ordre Général de la Régie, en date du 28 Octobre 1923, fixait les conditions dans lesquelles allaient être centralisées toutes les opérations comptables relatives à l'émission et au placement des Bons Régie.

Il ouvrit, dans les écritures de la Régie, des comptes destinés à l'inscription de ces opérations, et les comptables reçurent toutes directives utiles pour assurer, dans des conditions de régularité parfaite, les opérations dont ils allaient se trouver chargés.

Entre temps, la Régie s'était naturellement préoccupée, d'accord avec la H.C.I.T.R., de préparer l'exécution matérielle de l'émission en vue, en arrêtant les types des billets à mettre en circulation, et elle était entrée en rapport avec l'imprimeur éventuel de ces billets.

Aussi, lorsque parut l'Ordonnance n° 219 de la H.C.I.T.R. que nous avons reproduite ci-dessus, la Régie fut-elle prête à passer la commande de ses billets, pour une première tranche de 50 millions de francs, à la Maison Paul Dupont, de Paris, spécialisée dans l'impression des billets pour le compte des Banques d'État.

C'est ainsi que, dès le 1^{er} Novembre 1923, un premier envoi, représentant une valeur de 1.015.500 francs, parvenait à Mayence et était utilisé aussitôt pour les paiements de la Régie.

Le lendemain même, 2 Novembre, on trouvait des billets de la Régie chez un grand nombre de commerçants : bouchers, boulangers, épiciers, coiffeurs, etc... La démonstration des besoins auxquels correspondait l'émission à laquelle on procédait était faite, sans doute possible, et on pouvait tenir pour assuré le plein succès de l'opération.

Dès les premiers jours, la dénomination de « Francs-Régie » fut appliquée dans le public à la nouvelle monnaie et le nom resta à celle-ci.

D'autres envois de billets par l'imprimeur, d'une importance moyenne de 2 millions de francs, suivirent.

Le 22 Décembre 1923, le tirage de la première tranche prévue de 50 millions de francs de billets était entièrement réalisé. A cette date, il avait été mis en circulation pour 40.883.000 francs de Billets de la Régie et, le 19 Janvier 1924, la totalité des 50 millions de francs circulait dans les Territoires Occupés. Les capacités d'absorption découlant des besoins monétaires ne se trouvèrent cependant pas satisfaites, et, le 21 Janvier 1924, la Régie demandait et recevait l'autorisation de la H.C.I.T.R. de porter à 55 millions de francs le montant de l'émission de ses billets.

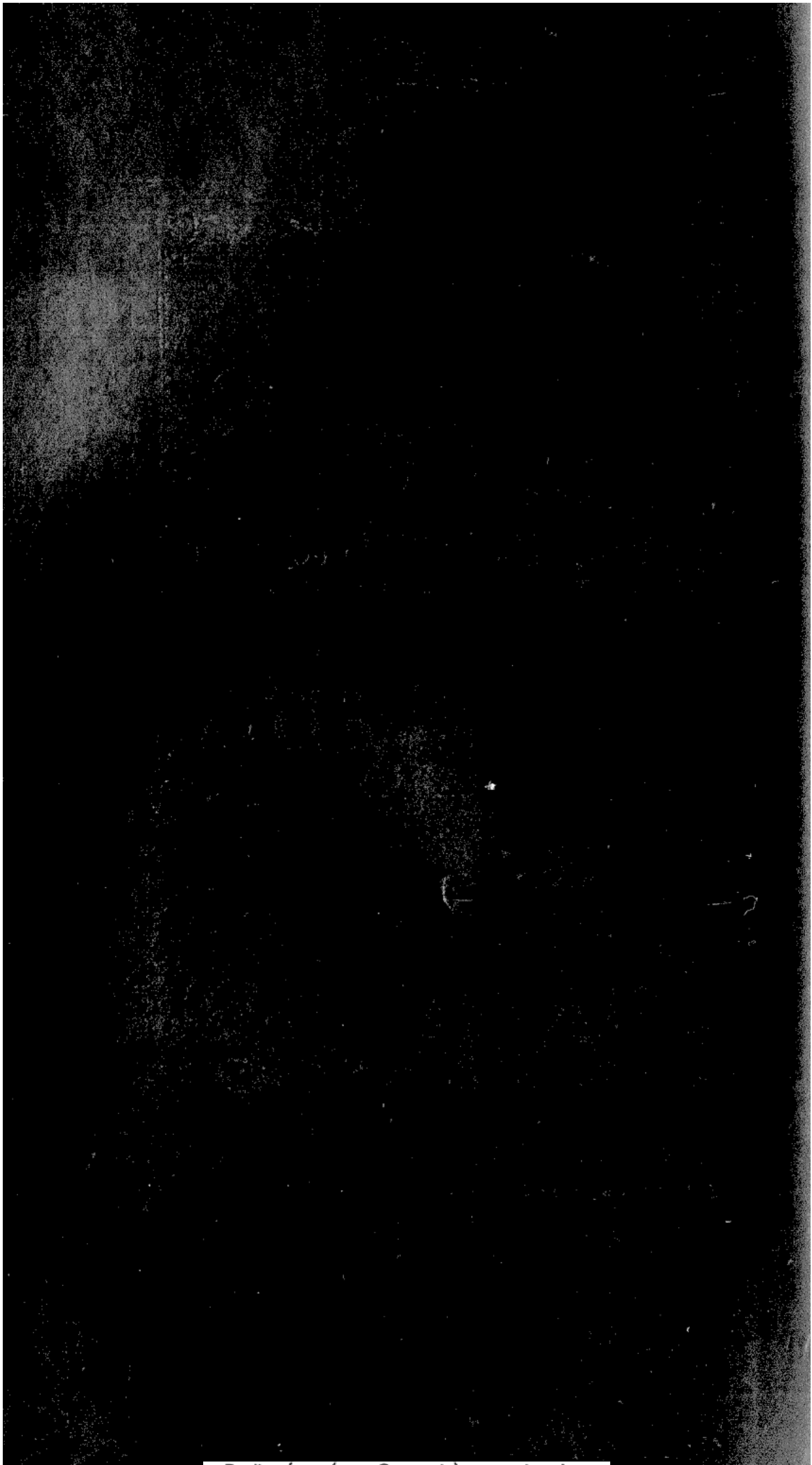
L'imprimeur fut invité, aussitôt, à fournir d'urgence les coupures nécessaires à cette émission complémentaire. Mais, dès ce moment, on pouvait prévoir que ce chiffre serait encore inférieur aux besoins et, à nouveau, la Régie sollicita et obtint, à la date du 6 Février 1924, l'autorisation d'émettre une nouvelle tranche de 10 millions de francs de billets.

La mise en circulation progressive des Billets de la Régie, des « Francs-Régie », s'effectua sans à-coup, sans difficulté, tant par l'intermédiaire



Figure 12.

Coupure de 20 francs des Billets de la Régie.



des Directions régionales que par celui des banques agréées par la H.C.I.T.R. et celui de la H.C.I.T.R. elle-même.

Les Secteurs postaux de l'Armée acceptèrent les Billets de la Régie pour les appoints seulement, mais les Coopératives de l'Armée, les Services des Douanes, l'Office des Houillères Sinistrées, les Services de Liquidation et de Réparations, la M.I.C.U.M., la Société Internationale des Wagons-Lits, etc... les acceptèrent sans restriction en paiement des sommes qui pouvaient leur être dues.

Les grandes firmes de la Ruhr et de la Rhénanie trouvant un avantage aussi considérable que la Régie elle-même, quoique d'un autre ordre, dans l'utilisation des nouveaux billets, en firent fréquemment des achats importants à la Régie, surtout pour le paiement des salaires de leurs ouvriers qui recherchaient particulièrement les billets en question. Ces achats étaient effectués contre des dollars, des livres sterling, des florins et des francs suisses.

Les « Francs-Régie » furent ainsi de plus en plus utilisés dans les échanges de la vie courante en Territoires Occupés, et on les retrouva même à Paris, aux alentours de la gare de l'Est, dans les restaurants et chez les commerçants qui les acceptaient des soldats ou des cheminots permissionnaires ou qui les leur remettaient, dans un échange de monnaie.

Au fur et à mesure de l'émission, le montant des sommes produites par la vente des Billets de la Régie était placé en Bons du Trésor français, à l'échéance de 189 jours, portant intérêt de 4,75 %, et en Bons du Trésor belge, à 6 mois d'échéance, escomptés à 5 %.

Le total des sommes ainsi placées s'éleva à :

en Bons du Trésor français.....Fr.	54.166.600 »
en Bons du Trésor belge (valeur en francs français de 12.407.000 francs belges).....	10.832.945.38
	<hr/>
Fr.	64.999.545 38
	<hr/> <hr/>

Signalons, en passant, qu'il est remarquable que les Billets de la Régie, dont les Gouvernements français et belge avaient pu craindre une mauvaise influence sur leurs monnaies nationales, aient, au contraire, apporté un soutien à ces monnaies par les placements de devises américaines, anglaises, hollandaises et suisses que la Régie a effectués en Bons des Trésors français et belge.

Il est également remarquable que les Billets de la Régie, qui ne devaient être gagés que par la « marchandise-transport », le furent une seconde fois par les placements faits auprès des Trésors français et belge dont nous venons de parler.

B. - FAUX BILLETS DE LA RÉGIE

La faveur avec laquelle étaient accueillis les Billets de la Régie ne manqua pas de solliciter les faussaires. Au mois de Décembre, déjà, une imitation, du reste fort grossière, des billets de 50 francs fut signalée ; mais elle fut vraisemblablement limitée à un nombre infime de coupures, la Régie n'ayant été à même de la constater que sur quatre ou cinq billets qui furent, d'ailleurs, refusés par ses caisses.

Le 6 Mars 1924, les Directions de Trèves et d'Essen firent connaître qu'une nouvelle émission de fausses coupures de 20 francs avait été lancée. Cette falsification présentait un certain danger en raison de l'imitation, assez bien réussie, des coupures en circulation.

Des ordres furent immédiatement donnés, en même temps que les caractéristiques des faux billets étaient indiquées, pour que tous les porteurs des billets reconnus faux par les caisses des gares fussent aussitôt appréhendés et remis à l'Autorité militaire.

L'importance de cette émission ne put être fixée ; mais les faux billets retrouvés dans les Caisses de la Régie représentèrent exactement une somme de 37.000 francs. Les enquêtes des services de la Police spéciale du Réseau n'ont abouti à déterminer exactement, ni le lieu d'impression des faux billets, ni les méthodes employées pour leur diffusion.

Vers la fin du mois de Mars 1924, la Régie fut informée par les agents de son Service de Renseignements, qu'il allait être procédé, dans une ville de l'Allemagne non occupée, à une émission de faux billets de 50 francs. En raison des difficultés d'obtenir les concours nécessaires dans les provinces non occupées, on ne put éviter l'émission et, dans la région d'Essen, notamment, de nombreux individus furent arrêtés trouvés porteurs de liasses, souvent fort importantes en valeur, dont ils n'avaient pu encore faire usage. Les arrestations pratiquées à Essen et à Cologne donnèrent lieu à des poursuites judiciaires, dont la presse a donné les détails en son temps, et on a tout lieu de penser qu'aucun des faux billets de 50 francs précités ne fut mis en circulation. La Régie, dans tous les cas, n'en a reçu aucun dans ses caisses.

C. - TENTATIVES DE DÉPRÉCIATION DES BILLETS DE LA RÉGIE

Comme on devait s'y attendre, des tentatives nombreuses furent faites, sans doute à l'instigation des autorités allemandes dont l'intervention s'expliquerait bien, pour amener la dépréciation de la valeur des

Billets de la Régie et susciter, en conséquence, la désaffection du public à leur égard ; cela aurait pu constituer un échec partiel, et peut-être même total, de l'opération monétaire de la Régie, avec toutes ses conséquences pour les recettes de celle-ci. C'était de bonne guerre.

Mais, comme l'avait prévu la Régie lorsqu'elle envisagea la création des billets en question, ces tentatives ne pouvaient avoir et n'eurent effectivement aucun succès. La réponse qui fut faite à leurs auteurs, par les porteurs de billets auxquels ils s'adressaient, était invariablement qu'il n'y avait aucune raison pour eux de céder au rabais des moyens de paiements qui étaient acceptés par le Chemin de Fer pour leur valeur nominale, et dont chacun avait l'emploi le jour même, ou un jour proche suivant, en raison de l'usage fait, par tout le monde, du Chemin de Fer.

La Régie n'eut donc pas à se préoccuper de mesures spéciales à prendre pour empêcher l'avalissement de la monnaie qu'elle avait émise, car elle n'eut à redouter réellement cet avalissement à aucun moment.

D. - RETRAIT DE LA CIRCULATION DES BILLETS DE LA RÉGIE

Dès que fut connue la date (16 Novembre 1924) à laquelle la Régie devait, d'après les Accords de Londres du mois d'Août 1924, transférer les lignes exploitées par elle à la nouvelle Société des Chemins de Fer allemands, des mesures furent prises pour assurer la rentrée des Billets de la Régie à la Caisse d'émission, et cela sans gêner les transactions des gares avec leur clientèle.

Au 5 Octobre 1924, la valeur des coupures rentrées à la Caisse d'émission était déjà de 22 millions de francs.

A partir de cette date, le mouvement de retrait s'accrut. Les gares reçurent l'ordre de ne plus utiliser les coupures de 5 francs et au-dessous ; ces coupures devaient être adressées aux Caisses principales des Directions régionales, pour être acheminées sur la Caisse d'émission à Mayence.

En même temps, par la voie de la presse (agence Havas, agence Wolf, dont les informations furent reproduites par les journaux régionaux), on donna connaissance au public des conditions dans lesquelles le remboursement des Billets de la Régie allait s'effectuer, savoir :

— jusqu'au 20 Novembre 1924, par les Caisses principales des Directions régionales ;

— jusqu'au 15 Décembre 1924, dernier délai, par la Caisse Centrale de la Régie, à Mayence.

Latitude fut donnée aux porteurs de billets d'adresser ceux-ci, comme valeurs, à la Caisse Centrale, qui les remboursait en un chèque tiré sur l'une des banques agréées par la H.C.I.T.R.

D'autre part, la Société des Chemins de Fer du Reich était autorisée à laisser rembourser les coupures de 5 francs et au-dessous par ses caissiers, pour le compte de la Régie, au cours du mark fixé hebdomadairement par la H.C.I.T.R.

Le 9 Novembre 1924, des instructions furent données pour qu'aucune coupure, même inférieure à 5 francs, ne fût désormais remise en circulation.

Le 15 Novembre 1924, la Caisse spéciale d'émission avait retiré pour 48.720.000 francs de Billets de la Régie. Au 15 Décembre 1924, date extrême fixée pour le remboursement, cette somme s'élevait à 62 millions 105.000 francs.

Entre le 15 et le 31 Décembre, les banques agréées qui s'étaient chargées bénévolement de retenir les Billets de la Régie et les organismes à la suite de l'Armée en remettaient pour une somme de 415.567 fr. 50 c. De sorte qu'au départ de Mayence des derniers éléments comptables de la Régie, le 31 Décembre 1924, il restait encore en circulation 2 millions 479.432 fr. 50 c. de billets.

Ce chiffre ne devait baisser que très légèrement par la suite. Bien que les délais fixés pour cela fussent écoulés, quelques remboursements exceptionnels, dans des cas bien justifiés, furent autorisés jusqu'au 31 Janvier 1925 ; mais leur montant total n'atteignit que la faible somme de 19.547 fr. 55 c.

Après le 31 Janvier 1925, aucun remboursement ne fut plus opéré, et, finalement, le montant total des billets non rentrés s'éleva à 2.459.884 fr. 95 c.

Il paraît intéressant de noter, dans le tableau ci-après, le montant, par coupures, des Billets de la Régie qui ont été émis et comment s'est effectué le retrait des diverses coupures :

NATURE des COUPURES	MONTANT en CIRCULATION	VALEUR des BILLETS RENTRÉS	BILLETS NON RENTRÉS	
			VALEUR	0/0
100 »	16.820.600	16.820.600 »	»	»
50 »	10.000.000	9.974.900 »	25.100 »	0,251
20 »	13.365.000	13.274.440 »	90.560 »	0,677
10 »	10.170.000	10.056.650 »	113.350 »	1,114
5 »	8.080.000	7.815.920 »	264.080 »	3,268
1 »	3.598.000	2.864.300 »	733.700 »	20,39
» 50	1.724.000	1.209.460 »	514.540 »	29,85
» 25	703.750	353.530 »	350.220 »	49,76
» 10	360.000	118.887 20	241.112 80	66,98
» 05	178.650	51.427 85	127.222 15	71,22
	65.000.000	62.540.115 05	2.459.884 95	3,78

E. - DESTRUCTION DES BILLETS DE LA RÉGIE RETIRÉS DE LA CIRCULATION

Il a été procédé à la destruction des billets retirés de la circulation, en présence d'une Commission, nommée spécialement à cet effet, comprenant un représentant français et un représentant belge, délégués par le Haut Commissariat interallié, un fonctionnaire supérieur de la Régie et un délégué du Contrôle Financier de celle-ci.

Les opérations de destruction ont été faites par les soins de la Papeterie du Bas-Rhin, à Schweighausen, sur laquelle étaient dirigées, convoyées par des agents de la Régie, des caisses plombées contenant les billets à faire disparaître.

A chacune des séances qui eurent lieu les 17 Novembre, 10 Décembre et 29 Décembre 1924, la Commission constata, par Procès-Verbal, la régularité des opérations de destruction.

Celles-ci portèrent :

— le 17 Novembre sur 1.660.000 billets représentant une valeur de.....Fr.	40.180.000	»
— le 10 Décembre sur 5.516.900 billets représentant une valeur de.....	17.940.000	»
— le 29 Décembre sur 5.088.543 billets représentant une valeur de.....	4.400.567	50

dont 190.000 francs de billets neufs, non encore sortis des caisses de la Régie.

Une quatrième et dernière opération fut effectuée le 25 Juin 1925, à Paris, au siège du Service de Liquidation de la Régie, sous la surveillance d'une nouvelle Commission dont les membres, comme pour la précédente, furent désignés par les Hauts Commissaires interalliés. Elle porta sur les derniers billets remboursés, représentant, comme on l'a vu, une valeur de 19.547 fr. 55 c. pour 10.450 coupures de différentes valeurs.

F. - RÉSULTATS DE L'ÉMISSION

La Caisse spéciale des Billets de la Régie, créée pour l'émission, était un organisme dont les opérations n'avaient rien de commun avec le service comptable normal de la Régie. Ses recettes, comme ses dépenses, ont toujours été nettement séparées des recettes et des dépenses concernant l'exploitation proprement dite de la Régie.

Malgré que certains concours lui firent défaut, malgré les tentatives des faussaires et de dépréciations de la valeur des billets émis, l'émission des Billets de la Régie eut un succès extraordinaire. Les commerçants et les industriels en firent, comme on l'a dit déjà, un large usage, les « Francs-Régie » étant acceptés et même recherchés par tout le monde.

L'émission en question permit à la Régie d'atteindre pleinement le but, qu'elle se proposait, d'encaisser ses recettes sans crainte de voir celles-ci s'amenuiser largement en quelques heures, par de nouvelles chutes du mark.

Elle eut pour autre avantage de diminuer la circulation des francs français et des francs belges en Territoires Occupés, et de procurer aux Trésors français et belge, comme on l'a vu, des devises étrangères appréciées.

Elle apporta aussi un soulagement précieux aux malheureuses populations rhénanes dans la détresse monétaire dont elles souffraient, en raison de la chute ininterrompue du mark.

Elle fut, enfin, une source de bénéfice substantiel pour la Régie, puisque le résultat des opérations effectuées par la Caisse spéciale d'émission s'est traduit par un bénéfice net de francs français 5.645.008 fr. 95 c., ainsi qu'il ressort du tableau ci-après :

Produit net des intérêts des Bons des Trésors français et belge	Fr.	2.951.903 36
Prime de remboursement sur les Bons du Trésor belge.....		849.613 82
Valeur des Billets de la Régie non rentrés.....		2.459.884 95
TOTAL.....	Fr.	6.261.402 13
dont il y a lieu de déduire le montant des frais d'émission et divers		616.393 18
Soit un bénéfice net de	Fr.	<u>5.645.008 95</u>

Comme on l'a fait remarquer plus haut, les opérations de l'émission furent effectuées dans un délai extrêmement court, puisque *les premiers billets furent en circulation 40 jours à peine après que cette nouvelle monnaie eut été conçue*. Le retrait et le remboursement des billets se firent également très rapidement.

A la date du 9 Juin 1925, les Hauts Commissaires de France et de Belgique décidèrent qu'il y avait lieu de rattacher à la première période

d'exploitation de la Régie (1^{er} Mars 1923 au 31 Août 1924) le résultat de l'émission, celle-ci n'ayant porté que sur la période en question.

Dans ces conditions, le bénéfice définitif de l'émission des Billets de la Régie fut versé à la Caisse Centrale du Service de Liquidation de celle-ci. Il constitua un poste spécial au chapitre des « Recettes diverses et accidentelles » de cette Liquidation.

Pour se rendre compte de l'ampleur de l'opération monétaire dont nous venons de parler, il faut se rappeler que cette opération a porté sur des francs de 1923.

CHAPITRE VIII

ACCORDS DE LONDRES - TRANSFERT DE L'EXPLOITATION DE LA RÉGIE A LA SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ALLEMANDS

A. - ACCORDS DE LONDRES (Août 1924)

La Conférence internationale de Londres, tenue en Août 1924, décida l'évacuation économique de la Ruhr. Le Protocole final du 16 Août 1924, signé le 30 Août, précisa les détails de cette opération et stipula ce qui suit en ce qui concerne la Régie :

« *Art. 4, § a...* — 20 jours après la première constatation (soit le 5 Septembre 1924), les Gouvernements français et belge auront supprimé la ligne douanière orientale et appliqueront uniquement la législation et les tarifs en vigueur en Allemagne non occupée aux perceptions de toute nature effectuées par eux dans les Territoires Occupés ainsi qu'au régime du commerce extérieur, sauf en ce qui concerne la Régie franco-belge des Chemins de Fer qui continuera à appliquer ses propres tarifs.

» *Art. 4, § b...* — Les dits Gouvernements continueront à effectuer les perceptions ainsi ajustées, mais ils reverseront à l'agent des paiements des réparations les recettes réalisées par eux par application du nouveau régime, depuis la date de la première constatation (15 Août 1924) y compris les bénéfices nets de la Régie franco-belge des Chemins de Fer, sauf une retenue mensuelle de 2 millions de marks-or, destinée à couvrir à forfait les frais de perception pendant la période transitoire.

» *Art. 5.* — Dès la deuxième constatation (20 Septembre 1924), la concession de tous les chemins de fer du Reich sera transférée à la nouvelle Compagnie prévue par le plan des experts ; à partir de cette date, l'exploitation de toutes les lignes actuellement exploitées par la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft sera assurée par la dite Compagnie. 15 jours après la deuxième constatation (5 Octobre 1924), les lignes actuellement exploitées par la Régie seront exploitées pour le compte de la Compagnie sous le contrôle du Comité d'organisation des Chemins de Fer. Aussitôt après la signature du présent arrangement, le Comité d'organisation se mettra en rapport avec la Régie pour préparer les opérations de transfert. Le transfert effectif de l'exploitation de la Régie à la Compagnie sera fait progressivement sous le même contrôle, avec toute la rapidité compatible avec la bonne exécution du transfert. Il devra être terminé dans un délai de 6 semaines (20 Novembre 1924), le Comité d'organisation pouvant toutefois accorder des délais supplémentaires pour des opérations de détail. »

Pour l'exécution des Accords de Londres, la Commission des Réparations fixa au 1^{er} Septembre 1924, 0 heure, la date de la première constatation et décala en conséquence de 17 jours les opérations prévues au Protocole de Londres, basées sur la date originelle du 15 Août.

Par Décision du 13 Octobre 1924, elle recula en outre de 7 jours la date de la deuxième constatation prévue à l'Article 3 de l'annexe III du Protocole.

De cette façon, le 1^{er} Septembre 1924, 0 heure, la Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés cessa d'exploiter le Réseau rhénan pour le compte de la Caisse des Gages. A partir de cette date, jusqu'au 27 Octobre à minuit, les bénéfices nets de l'exploitation revenaient à l'Agent des Paiements des Réparations.

A partir du 28 Octobre, 0 heure, la Régie continua sa gestion au profit de la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, jusqu'au 15 Novembre à minuit. A cette date, choisie de commun accord par la Régie et la Société allemande des Chemins de Fer, le Réseau de la Régie devait être passé à cette Société, dans les conditions générales déterminées par l'Ordonnance n° 280 de la H.C.I.T.R. (Annexe VI) et selon les dispositions de détail arrêtées par les organismes intéressés de la Régie et de la D.R.G., après que le Directeur de la Régie et le représentant de la Direction de la Reichsbahn en eurent fixé les bases dans une Conférence tenue à Mayence le 4 Octobre 1924.

B. — PRÉPARATION DU TRANSFERT

Le 1^{er} Septembre 1924, au cours d'une Conférence tenue entre le Directeur de la Régie, assisté du Directeur-adjoint belge, et un des Directeurs de la Reichsbahn, les modalités générales du transfert des lignes de la Régie à cette dernière furent établies. Il fut convenu que les détails de l'opération seraient arrêtés dans des réunions des Chefs de service de la Régie et des représentants de la Reichsbahn.

Ces réunions réglèrent les questions de personnel, d'ateliers, de contrats, de la voie et des bâtiments, des approvisionnements et magasins, de l'exploitation et du travail. Leurs conclusions furent portées devant la Conférence précédente qui, dans une nouvelle séance tenue à Mayence, le 4 Octobre, et qui est rappelée ci-dessus, mit au point les conclusions en question et les résuma dans un Protocole très détaillé. La Régie s'appliqua de son mieux, dans ces pourparlers, à sauvegarder l'avenir et la sécurité du personnel allemand qui était venu à son service dans les périodes difficiles où ses effectifs étaient si réduits, et qui lui avait fait confiance. Malheureusement, il ne lui fut pas possible d'obtenir toutes les garanties qu'elle aurait voulu avoir à cet égard, et celles qu'on lui donna ne furent pas toujours respectées après sa disparition.

Le 4 Novembre, une instruction élaborée en commun accord par la Régie et la Société allemande des Chemins de Fer, fut lancée à tous les Services pour leur préciser les conditions de transfert.

Entre temps, quelques services auxiliaires furent licenciés, le rapatriement vers leurs réseaux d'origine des agents français et belges fut commencé, et toutes les dispositions utiles furent prises en vue de faciliter la remise du service.

C. - RÉALISATION DU TRANSFERT

Dans la nuit du samedi 15 Novembre au dimanche 16 Novembre 1924, à partir de minuit, cette remise du service s'effectua selon les instructions données et sans aucun incident.

Conformément à la demande formelle qu'en avait faite le Directeur de la Régie à la Direction de la Reichsbahn, celle-ci avait donné des instructions précises et catégoriques à ses agents pour que le transfert se fît sans manifestations d'aucune sorte, en aucun point, car les cheminots français et belges ne les auraient pas tolérées à un moment où ils quittaient un réseau où ils avaient tant mis du leur. Il est juste de reconnaître que ces instructions furent parfaitement observées et que les opérations prévues se déroulèrent partout dans le calme et dans l'ordre qui étaient désirables.

Dans la journée du 16 Novembre, la plupart des gares étaient évacuées par les agents de la Régie qui ne restaient pas au service de la Reichsbahn. Dans les gares importantes, le contrôle des écritures, la vérification des titres et des marchandises sous halle exigèrent un délai plus long. Toutefois, le 18 Novembre au soir, tous les agents des gares, des dépôts, des ateliers, ou de la Voie, français et belges, étaient en route vers leur pays d'origine.

Le repli des Directions régionales sur la Direction Générale, à Mayence, avait été ordonné pour s'effectuer entre le 20 Novembre et le 5 Décembre. A cette dernière date, tous les services régionaux de la Régie avaient disparu.

Les comptabilités régionales, déjà réduites à un faible effectif, furent absorbées par le Service de la Comptabilité Générale et des Finances, à Mayence.

Les Contrôles des Recettes régionaux avaient, de leur côté, dirigé quelques agents et leurs archives sur le Contrôle Central des Recettes.

Les Services Centraux de l'exploitation (sauf celui des Réclamations), de la Traction, de la Voie, des Travaux et des Bâtiments, se sont dissous entre le 15 et le 30 Novembre, en remettant leurs archives à la Comptabilité Générale, ainsi que les dossiers de leurs affaires en instance de règlement.

A la Direction Générale, les Services Centraux qui lui étaient propres libérèrent leur personnel par étapes jusqu'à fin Décembre. Au début de Janvier, l'évacuation était complète et il ne subsistait plus, à Mayence, qu'un bureau chargé de l'examen des réclamations restant à régler, et dont il sera question dans le Livre III.

De 107.000 agents occupés à son service en Octobre 1924, la Régie avait ramené ainsi son effectif successivement à 300 unités au 20 Novembre, à 120 au 15 Décembre, à 50 au 1^{er} Janvier 1925, ne gardant plus que le personnel nécessaire pour assurer son service de Liquidation, qui s'installa à Paris et entra immédiatement en fonctions, comme on le verra au Livre III.

CHAPITRE IX

RÉSULTATS TECHNIQUES, ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS DE LA RÉGIE

Les tableaux A, B, C, D, E des pages suivantes, où l'on retrouvera quelques-unes des indications déjà données dans les chapitres qu'on vient de lire, permettent de se rendre compte, rapidement, de ce qu'ont été ces résultats pendant les 21 mois d'existence de la Régie.

En ce qui concerne les tableaux D et E, il est utile de se rappeler que les chiffres qu'ils contiennent sont exprimés en francs de 1923-1924, si l'on veut apprécier exactement l'importance des opérations que traduisent ces tableaux. La même observation est, d'ailleurs, à faire pour tous les chiffres reproduits dans cet ouvrage qui concernent des recettes ou des dépenses.

*
* *

La Régie avait établi des *prévisions budgétaires pour l'Exercice 1925*, d'après les résultats obtenus en 1924 et en tenant compte, d'une part de ce que l'exploitation se développerait dans des conditions normales dès le commencement de 1925 alors que les deux premiers mois de 1924 avaient encore été des mois de transition, d'autre part de ce que des économies notables pouvaient être aisément réalisées par rapport à 1924, — économies dont certaines ont été indiquées dans le présent Livre I ou le seront dans le Livre II.

Nous croyons intéressant de donner ci-dessous l'essentiel de ces prévisions budgétaires (chiffres arrondis) :

Nombre de kilomètres de lignes exploités : 5.251.

Nombre de kilomètres-trains de parcours : 109.500.000.

Total des Recettes Fr. 2.900.000.000 »

Total des Dépenses 1.945.000.000 »

Bénéfices d'Exploitation 955.000.000 »

Coefficient d'Exploitation 67%

Par kilomètre de ligne exploité :

Recettes Fr. 550.000 »

Dépenses 370.000 »

Bénéfices d'Exploitation 180.000 »

Par kilomètre de parcours de train :

Recettes Fr. 26 50

Dépenses 17 80

Bénéfices d'Exploitation 8 70

*
* *

A. - EFFECTIFS MENSUELS DE LA RÉGIE

MOIS	CHEMINOTS			SAPEURS DE CHEMINS DE FER		AGENTS AUXILIAIRES			TOTALUX
	FRANÇAIS	BELGES	ALLEMANDS	FRANÇAIS	BELGES	FRANÇAIS et BELGES	DIVERS	ALLEMANDS	
1923									
Mars	9.079	957	»	»	»	120	»	»	10.156
Avril.....	11.150	1.181	6	»	»	1.668	104	70	14.179
Mai	12.164	2.632	150	»	»	1.702	193	4.000	20.841
Juin.....	12.915	2.521	250	»	»	1.728	221	5.945	23.580
Juillet.....	12.399	2.235	357	157	355	1.981	249	6.125	23.858
Août	12.785	2.236	414	153	355	2.563	276	7.327	26.109
Septembre	12.037	2.305	689	280	348	2.868	152	7.372	26.051
Octobre.....	12.615	2.314	30.825	241	350	3.431	145	9.267	59.188
Novembre.....	12.214	2.362	48.626	512	216	3.405	140	9.046	76.521
Décembre	12.220	2.368	56.467	445	216	3.530	170	9.344	84.760
1924									
Janvier.....	11.908	2.346	61.907	445	132	3.580	158	8.979	89.455
Février.....	11.572	2.238	69.755	181	113	3.669	204	8.488	96.220
Mars	11.664	2.230	73.606	122	113	4.111	393	8.695	100.934
Avril.....	11.628	2.211	78.621	3	108	4.393	320	7.973	105.257
Mai	11.711	2.204	79.631	73	110	4.588	300	7.790	106.407
Juin.....	11.383	2.186	80.468	89	126	4.761	295	7.456	106.764
Juillet.....	11.383	2.182	81.088	127	111	4.987	281	7.215	107.374
Août	11.285	2.240	81.234	93	111	5.071	277	7.310	107.621
Septembre	10.174	2.017	82.385	»	»	4.912	261	7.215	106.964
Octobre.....	9.760	1.942	84.219	»	»	4.724	242	7.034	107.921

**B. - PARCS DE LOCOMOTIVES, VOITURES A VOYAGEURS
ET WAGONS DE LA RÉGIE**

NOMBRE DE	AU 19 MARS 1923	A PARTIR DU 1 ^{er} JUIN 1924
Locomotives	2.650	4.300
Voitures à voyageurs	4.000	8.000
Wagons à marchandises	60.000	172.000

**C. - DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DU RÉSEAU
ET DE SON TRAFIC**

MOIS	NOMBRE de kilomètres exploités (1)	NOMBRE MOYEN journalier de Km-trains	NOMBRE de VOYAGEURS transportés dans le mois	TRAFIC MARCHANDISES EN TONNES (2) dans le mois	
				G.V.	P.V. (3)
1923					
Mars (12 j.)..	1.478	29.631	49.000	100	11.000
Avril.....	2.281	38.377	550.000	400	53.000
Mai.....	2.482	44.192	1.065.000	700	96.000
Juin.....	2.756	51.191	1.641.652	2.800	367.000
Juillet.....	3.030	58.802	2.567.102	4.667	630.495
Août.....	3.430	58.187	3.610.192	10.637	879.201
Septembre..	3.547	63.512	4.196.840	15.608	1.024.500
Octobre.....	3.576	75.677	4.971.765	17.395	1.547.475
Novembre..	4.044	115.237	5.472.395	19.885	2.298.620
Décembre..	4.894	145.000	7.605.391	26.440	4.060.350
1924					
Janvier....	5.050	174.810	9.379.118	40.639	5.709.447
Février....	5.050	208.704	9.250.239	38.599	7.601.851
Mars.....	5.074	303.786	10.918.380	58.332	9.618.389
Avril.....	5.251	334.257	11.851.661	63.798	10.106.926
Mai.....	5.251	306.983	11.309.806	75.451	7.068.758(4)
Juin.....	5.251	326.218	11.994.062	72.794	8.070.960(4)
Juillet.....	5.251	340.383	13.231.089	93.866	8.646.479
Août.....	5.251	329.623	13.766.326	91.133	8.485.728

(1) Non compris les lignes secondaires rattachées au Réseau.

(2) Non compris les transports militaires et les transports en service.

(3) Le nombre moyen de wagons chargés, par jour ouvrable, sur le Réseau, en marchandises de P.V., a été, à partir de Février 1924, supérieur à 32.500 unités de 10 tonnes, dont 23.000 dans la Ruhr. Il a atteint, certains jours, 42.000 unités de 10 tonnes, dont 28.000 dans la Ruhr.

(4) Fléchissement dû aux grèves de la Ruhr.

NOTA. — En septembre 1924, on a dû arrêter les travaux de statistique, pour renforcer les bureaux chargés de préparer les opérations du transfert de la Régie et les opérations de la liquidation de celle-ci.

D. - DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DES RECETTES

MOIS	RECETTES MENSUELLES TOTALES		OBSERVATIONS
	1923	1924	
Janvier	»	108.724.852 99	15 jours en 1924
Février	»	175.165.662 93	
Mars	10.931.760 49	229.815.405 06	
Avril	14.888.917 71	230.920.985 42	
Mai	17.198.596 48	176.986.997 30	
Juin	17.715.671 37	199.145.382 14	
Juillet	18.227.632 19	208.196.187 51	
Août	18.519.989 61	226.933.549 10	
Septembre	22.933.340 65	217.499.769 64	
Octobre	27.952.947 72	235.604.300 26	
Novembre.....	41.138.461 52	119.578.684 99	
Décembre	75.051.021 77	»	
Recettes.....	264.558.339 51	2.128.571.777 34	
Dépenses....	261.379.020 93	1.555.342.488 53	
Bénéfices....	3.179.318 58	573.229.288 81	
Bénéfices totaux	576.408.607 39 (1)		

(1) Dont 5.645.008 fr. 95 provenant de l'émission des « Billets de la Régie ».

E. - VOLUME DES OPÉRATIONS PASSÉES PAR LES COMPTES DE TRÉSORERIE (non compris les Comptes d'ordre) :

30 milliards de francs, dont 12 milliards par la Caisse Centrale.

*
* * *

Nous ajouterons qu'en dehors d'une somme de 95 millions de francs versée à l'Agent général des paiements des Réparations et à la Reichsbahn, par application des Accords de Londres d'Août 1924, la totalité des bénéfices réalisés par la Régie durant sa gestion a été remise soit à la Caisse des Gages, soit directement à la Belgique.

CHAPITRE X

VUE D'ENSEMBLE SUR L'ŒUVRE DE LA RÉGIE

Dans les chapitres qui précèdent du présent Livre I, on a pu suivre, dans les grandes lignes, la façon dont se sont développés les services de la Régie depuis leur constitution, en Mars 1923, jusqu'au moment où ils arrivèrent à leur situation définitive, au cours des deux premiers mois de 1924, après que la résistance passive eut cessé et que les cheminots allemands se furent mis à la disposition de cet organisme. Les chapitres du Livre II compléteront l'exposé général qui a été ainsi fait, en précisant ce qui se rapporte à chacun des grands Services pris isolément.

Même au prix de quelques redites, il nous a paru bon d'établir une transition entre les Livres I et II en donnant ici, en quelques pages, dans un résumé assez ramassé, le moyen de se faire plus aisément une idée de ce qu'a été effectivement la tâche de la Régie, — des circonstances extraordinaires par leur nature, leur variété et parfois leur tragique, dans lesquelles celle-ci a dû évoluer, — de la rapidité avec laquelle il lui a fallu s'adapter à des situations essentiellement mouvantes, — de la ténacité et de la volonté dont elle a dû faire preuve devant les difficultés les plus grandes et les plus inattendues, — et de l'importance de ses succès.

*
* *

Lorsque la Régie, créée le 1^{er} Mars 1923, prit en main les Chemins de Fer de la Rhénanie et de la Ruhr, le 19 du même mois, après avoir recruté ses cadres supérieurs, procédé à une reconnaissance rapide de son Réseau et fixé les bases de départ de son organisation et de son action, il lui fut assigné, comme but principal, d'assurer les transports militaires nécessaires aux relèves, aux mouvements et aux ravitaillements des Armées d'occupation, ainsi que les transports des Réparations provenant des gages que l'occupation de la Ruhr avait en vue de saisir, devant la carence du Reich.

On espérait que cette exploitation du Réseau Rhéno-Westphalien serait d'une durée assez courte, et qu'elle serait facilitée par la reprise de service d'une partie tout au moins des 170.000 cheminots allemands de la Reichsbahn qui s'étaient mis en grève.

Les événements se chargèrent vite, comme on l'a vu, de dissiper ces illusions :

Tout d'abord, malgré les appels successifs, par voie d'affiches, du Directeur de la Régie et du Général Commandant en Chef, les cheminots allemands ne revinrent pas à leur poste.

D'autre part, le Reich déclencha immédiatement dans tous les Territoires Occupés, à l'exception de la zone de Cologne tenue par l'Armée anglaise, ce qu'on a appelé la « Résistance passive », « Der Passive Widerstand », mais qui devint bientôt une résistance ouverte, violente, opiniâtre, avec une longue période d'attentats, nombreux et ininterrompus, contre les installations du chemin de fer, contre les trains en marche, contre les personnes, et qui firent de nombreuses victimes. Le Reich fit en même temps défense expresse aux populations, sous peine de sanctions graves, d'utiliser en aucun cas les moyens de transports de la Régie. Les conséquences de cette interdiction devaient être de provoquer l'arrêt complet de la vie économique de ces populations, de compromettre leur ravitaillement, de les conduire ainsi à la misère et au désespoir, de susciter alors, peut-être, des troubles et des émeutes dont on pourrait rendre responsables les Autorités d'occupation.

Il était clair, dans ces conditions, que le Gouvernement allemand venait d'entreprendre une action de longue haleine, et qu'il ne fallait pas songer à en venir à bout en quelques semaines, comme cela avait eu lieu en 1921, lors de l'occupation de Düsseldorf, de Duisbourg et de Ruhrort, et comme on l'avait espéré à l'occasion de la nouvelle occupation qu'on venait d'entreprendre.

La Régie devait donc s'organiser *en vue d'une longue période de difficultés et de luttes*. Elle devait prendre des dispositions, non seulement pour faire face aux transports militaires et de Réparations en vue desquels elle avait surtout été créée, mais encore pour rétablir progressivement les transports d'approvisionnements et les transports commerciaux intéressant les populations, de façon à faire renaître aussi la vie économique du pays et à écarter, de cette façon, les dangers redoutables que pouvait faire craindre la lutte telle que l'engageait le Reich. La Régie devait même, si cela était possible et quelque présomptueuse que pût paraître son intention, étant donné les conditions précaires dans lesquelles elle débütait et les perspectives d'avenir peu rassurantes, ramener les transports commerciaux au niveau qu'ils atteignaient du temps de la Reichsbahn, avant l'occupation de la Ruhr. Un tel résultat constituerait, en effet, pour le Reich un échec tellement lourd que sa résistance devrait en être définitivement brisée.

La H.C.I.T.R., puis les Gouvernements français et belge ne purent qu'approuver ce *programme complet à longue échéance*. Cependant, il était d'une telle envergure et les difficultés de réalisation en apparaissaient si grandes, qu'à deux reprises, au cours des conférences intergouvernementales franco-belges qui se tenaient périodiquement à Paris et à Bruxelles, M. Poincaré manifesta ses préoccupations à ce sujet, en demandant au Directeur de la Régie de n'avancer qu'avec beaucoup de prudence, de manière à éviter à tout prix d'avoir à revenir en arrière.

C'est qu'en réalité la situation ne se présentait pas sous un jour bien favorable, surtout pendant les premières semaines :

Il s'agissait de remettre en route un Réseau abandonné, désorganisé, dont le développement n'était certes pas très grand — un peu plus de 5.200 kilomètres, soit 1/8^e du total des Chemins de Fer français, — mais d'une importance de tout premier ordre, puisque ses effectifs de 170.000 agents dépassaient le tiers des effectifs totaux des Réseaux français, et que son trafic normal atteignait, en nombre de wagons chargés et en tonnage de marchandises transportées, presque la moitié du trafic de l'ensemble de ces mêmes Réseaux.

Au surplus, le Réseau de la Rhénanie et de la Ruhr était doté d'installations très étendues et d'appareils complexes, de types allemands et par conséquent inconnus des cheminots français et belges, comme étaient également inconnues d'eux les réglementations d'exploitation adaptées à ces installations et appareils. Par surcroît, la plupart des dites installations (notamment les télégraphes et téléphones) et des dits appareils (notamment les postes d'enclenchement et les aiguillages) avaient été sabotés par les cheminots allemands avant leur départ, de même que bon nombre de locomotives, de tenders, de voitures à voyageurs et de wagons.

D'un autre côté, les effectifs de la Régie se composaient de quelque 10.000 agents des Réseaux français et belges, pour prendre possession d'un Réseau que desservaient normalement 170.000 cheminots allemands, bien familiarisés, eux, avec les installations, les appareils et les réglementations dont on vient de parler. Ces agents, transplantés, devaient vivre loin des leurs, dans un milieu parfois hostile, exposés chaque jour à des attentats se succédant sans interruption.

Enfin, la Régie se trouvait privée du nœud ferroviaire extrêmement important de la zone de Cologne, occupée par l'Armée anglaise, ce qui lui enlevait l'usage des moyens de communication normaux entre les parties Nord et les parties Sud de son Réseau.

Toutes ces difficultés, le Reich les connaissait bien et il pensait qu'elles étaient de nature à empêcher les Français et les Belges de tirer aucun parti des chemins de fer dont il avait ordonné l'abandon par ses cheminots. C'était, au surplus, une opinion assez répandue en Allemagne comme ailleurs, et la *Vossische Zeitung* la résumait assez bien lorsqu'elle écrivait :

« La Régie franco-belge des Chemins de Fer de la Rhénanie et de la Ruhr aborde une tâche telle, qu'il n'en a jamais été imposé de pareille, tant au point de vue de son ampleur que des difficultés qu'elle représente. Elle essaie de faire renaître l'organisme technique le plus compliqué de l'Europe, à l'aide d'un personnel ignorant la langue du pays et le service du Chemin de Fer qu'elle entreprend d'exploiter. Elle veut administrer et gérer financièrement cet organisme. L'industrie de la Ruhr, qui est non seulement l'industrie la plus puissante de l'Allemagne, mais encore,

en ce moment, le pays de Réparations le plus précieux pour la France, sera réduite à mourir et à se ruiner si les Chemins de Fer n'en assurent pas l'alimentation.

» Les Français ont donc entrepris une tâche historique, ou, plutôt, ils y ont glissé lorsque la résistance passive leur jeta le Chemin de Fer, ce morceau de la souveraineté allemande, sans que cela leur coûtât le moindre effort. »

La lecture des lignes qui précèdent permet de peser les responsabilités que la Régie avait assumées.

*
* *
*

Cependant, le temps pressait, et il fallait pourvoir, au plus tôt, à la totalité des besoins de transports des Armées et des Services de Réparations, puisque la Régie avait été constituée pour cela.

Sans s'attarder aux difficultés du présent, ni à celles qu'on pouvait prévoir pour l'avenir — mais sans aussi les négliger, — et comme tout était à créer, la Régie s'employa immédiatement à mettre rapidement sur pied une *organisation d'ensemble* qui pût suffire aux nécessités des premiers temps, — qui fût homogène et bien en main de la Direction Générale, — qui fût enfin d'une grande souplesse pour lui permettre de se développer et d'évoluer au fur et à mesure des besoins et des possibilités, même si les transports reprenaient leur ampleur d'autrefois avec le retour des cheminots allemands.

On a vu pour quelles raisons ni le régime des Chemins de Fer français, ni celui des Chemins de Fer allemands, tels qu'ils étaient en vigueur, ne pouvaient convenir, et comment la Régie fut amenée à adopter un système dont nous croyons bon de rappeler les principes :

Des Directions régionales furent constituées, n'ayant des anciennes Directions allemandes, dont elles différaient complètement au point de vue de l'organisation et des attributions, que le nom et la consistance territoriale ; on leur laissa de larges responsabilités, mais aussi toutes les initiatives correspondantes.

La Direction Générale, comprenant des Services Centraux analogues à ceux des Directions françaises, mais à faible effectif et largement décentralisés, donnait les directives générales communes à l'ensemble des Directions régionales ou les directives particulières à chacune d'elles, — assurait un contrôle précis et ferme de l'observation de ces directives, — établissait entre les Directions régionales une coordination étroite, — maintenait sur l'ensemble du Réseau l'unité des méthodes, des réglementations, de l'exécution du service, — assurait, enfin, une discipline, rigoureuse sans doute, mais invariablement inspirée des sentiments d'équité et de bienveil-

lance que méritait, à tant de titres, tout le personnel du Réseau. La Direction Générale traitait en outre, comme il va de soi, toutes les questions d'ordre général concernant la Régie et intervenait, dans les cas sérieux, dans l'exécution même du service.

Les services des Directions régionales, parallèles à ceux de la Direction Générale, assuraient l'organisation des services locaux et contrôlaient l'exécution de leur tâche, selon les directives des Présidents de Direction qui tenaient les leurs de la Direction Générale, comme on vient de le dire, et sous le contrôle de ces Présidents.

Par cette organisation, on aboutit à un ensemble harmonieux, aussi souple que simple, de grand rendement, parfaitement adapté aux nécessités et qui donna jusqu'au bout la satisfaction la plus complète.

*
* *

En même temps qu'elle fixait son organisation générale, la Régie procéda à la *constitution des effectifs* de son Réseau et à leur instruction. Ce fut un de ses grands soucis, que de trouver le personnel qui lui était indispensable, même en le réduisant à l'extrême limite.

Elle ne disposait, comme on vient de le rappeler, que d'environ 10.000 cheminots des Réseaux français et belges, lorsqu'elle prit possession de ses Chemins de Fer. Encore ces cheminots n'étaient-ils engagés que pour 3 mois et l'expiration de leur engagement était-elle proche. Il était impossible de concevoir quoique ce fût de durable, dans ces conditions. Les agents venus pour une période de 3 mois étaient susceptibles, en effet, de rentrer en France et en Belgique alors qu'ils étaient à peine familiarisés avec les installations, les appareils, et les réglementations du Réseau, et il faudrait tout recommencer avec d'autres.

Pour inciter les cheminots français et belges à rester plus longtemps en Rhénanie ou dans la Ruhr, les Grands Réseaux des deux pays consentirent bien volontiers à leur assurer des avantages spéciaux, et la Régie leur donna, de son côté, des avantages complémentaires en même temps que les moyens d'amener leur famille avec eux. En outre, la Régie chercha à obtenir et elle obtint que les engagements fussent de durées différentes, choisies au gré des intéressés, de façon à avoir des départs échelonnés des agents rentrant dans leur pays, au lieu de départs massifs qui auraient désorganisé les services. On arriva, de la sorte, à une stabilité assez grande des effectifs des cheminots français et belges détachés à la Régie. Le nombre de ces cheminots qui vinrent ainsi successivement au service de celle-ci, en 1923 et 1924, fut de près de 50.000.

Une ressource essentielle de la Régie, pour alimenter ses effectifs devant la carence définitive des cheminots allemands, fut le recrutement d'auxiliaires français, belges, allemands et autres nationalités. Un des

tableaux du chapitre précédent fait ressortir quelle fut l'importance de ce recrutement. Sans nous étendre davantage sur ce sujet, nous devons ajouter que l'instruction de la plupart de ces auxiliaires, qui ignoraient tout du chemin de fer à leur entrée à la Régie, put être poussée relativement vite ; on put faire d'eux de bons cheminots et un certain nombre entrèrent même dans la constitution des cadres subalternes.

Naturellement, la question des effectifs se trouva entièrement et même surabondamment résolue lorsque, la résistance du Reich ayant été brisée, les cheminots allemands revinrent au Chemin de Fer. Il ne pouvait être parlé de renvoyer les auxiliaires embauchés précédemment, ni de renoncer au concours des cheminots français et belges. Bien au contraire, l'ancien effectif de la Régie devait être conservé en entier, tant pour servir d'armement de sécurité du Réseau au point de vue du personnel, — car il était prudent de se garantir contre de nouvelles défections éventuelles des cheminots allemands, — que pour guider et contrôler ces derniers dans l'exécution du service, d'après l'organisation et les réglementations de la Régie avec lesquelles il fallait qu'ils se familiarisent.

On conçoit que les différences de langues des agents de la Régie, qui appartenaient à 7 ou 8 nationalités, aient pu créer des difficultés spéciales, surtout quand il s'agissait d'application d'instructions de sécurité dont une fausse interprétation pouvait avoir des conséquences graves. On a pu, cependant, surmonter ces difficultés par une affectation judicieuse de service des uns et des autres, grâce aussi à la bonne entente qui s'établit assez vite entre tous ces agents, et qui leur fit créer à leur usage une sorte d'idiome, assez étrange, mais suffisant à leur compréhension mutuelle.

Nous avons déjà fait remarquer que sur les 170.000 cheminots allemands ayant abandonné le Réseau de la Régie, en Mars 1923, celle-ci en réembaucha seulement la moitié, l'effectif total dont elle avait besoin ne dépassant pas 100.000 à 107.000 unités, suivant les époques, alors que les Allemands en utilisaient 170.000 pour un trafic égal. Encore la Régie aurait-elle pu se contenter d'un effectif plus réduit si elle n'eût pas été dans la nécessité de conserver un armement de sécurité, comme on l'a dit, dont une partie constituait un double emploi.

Il est intéressant de noter que l'économie considérable de personnel réalisée par la Régie, grâce à ses méthodes d'exploitation, n'est pas un des résultats obtenus par elle qui ont le moins surpris les délégués du Reich ayant pris contact avec elle, en Octobre 1923, après que la résistance passive eut cessé. Il était clair que si la situation, sur l'ensemble du Réseau allemand, était la même qu'elle avait été en Rhénanie ou dans la Ruhr, au point de vue des effectifs, il devait y avoir en service sur ce Réseau au moins 25 % d'agents en trop. C'est l'opinion qu'exprima aux délégués allemands le Directeur de la Régie lorsqu'ils lui demandèrent son avis à ce sujet. Et, de fait, dans les mois qui suivirent, la Reichsbahn décida de réduire de

1 million à 750.000 le nombre des cheminots qu'elle utilisait. Il est facile d'évaluer la diminution considérable de dépenses dont elle bénéficia ainsi.

Ce ne fut d'ailleurs pas le seul enseignement que la Reichsbahn tira des méthodes d'exploitation de la Régie.

*
* *

Un autre problème ardu, pour la Régie, fut les *remises en état* des installations et des appareils qui avaient été sabotés par les cheminots allemands, suivant les ordres du Reich, avant de quitter leur poste, ou qui furent endommagés au cours des attentats suscités par ce dernier. Nous ne nous étendrons pas sur cette question, qui est d'ailleurs traitée dans les divers chapitres du Livre II. Nous dirons seulement qu'avec les effectifs réduits dont disposa la Régie jusqu'à la fin de la résistance passive et en raison du petit nombre de spécialistes qu'elle put se procurer, ces *remises en état* furent laborieuses et longues. On dut d'abord se contenter de procéder à celle des installations et des appareils les plus indispensables, pour passer ensuite, progressivement, aux autres. Cette procédure était d'ailleurs à recommencer au fur et à mesure de la mise en service de nouvelles lignes qui suivait l'accroissement des ressources de la Régie en personnel instruit.

Quant au matériel roulant, — locomotives, voitures à voyageurs et wagons, — déjà en mauvais état d'entretien du temps de la Reichsbahn et que les sabotages, l'abandon sur les voies avaient détérioré davantage, il donna lieu également à de grosses préoccupations. On dut prendre des mesures énergiques pour avoir à disposition ce qui était nécessaire et on verra, sous le titre du Service du Matériel, qu'on parvint finalement non seulement à rétablir complètement une situation bien compromise, mais encore à mettre les installations dont disposait la Reichsbahn à même de satisfaire des besoins beaucoup plus considérables que ceux pour lesquels elles avaient été créées. Et pourtant, ces besoins étaient grands puisqu'ils portaient sur un parc qui atteignit les chiffres de 4.300 locomotives et tenders, 8.000 voitures à voyageurs, 172.000 wagons. Seulement, la Régie était arrivée à une rapidité dans les réparations inconnue de la Reichsbahn, puisque pour les locomotives, par exemple, cette dernière pratiquait une immobilisation d'environ 120 jours pour une grande réparation, alors que la Régie put réduire ce temps à 40 jours.

Il fallut, enfin, procéder rapidement à des réfections de voies et d'ouvrages d'art, que la Reichsbahn avait par trop négligés en maints endroits, pour assurer la sécurité des circulations de trains.

*
* *

En même temps que se réglait la question des effectifs et celle des *remises en état* des installations, des appareils, du matériel roulant, des

voies et des ouvrages d'art, on dut s'employer à la *remise en route de l'exploitation générale du Réseau*.

Nous avons dit que la tâche assignée à la Régie, au moment où elle fut créée, était d'assurer immédiatement les transports militaires et les transports de Réparations, qui allaient prendre une importance très grande par les expéditions, en France et en Belgique, de charbon, de coke et de sous-produits, auxquelles on allait procéder. Nous avons dit, aussi, que la Régie décida d'entreprendre simultanément, malgré ses ressources limitées et les circonstances défavorables, le rétablissement des transports commerciaux pour forcer celui de la vie économique dans le Pays.

Nous ne rappellerons pas ici les mesures de détail de toute nature qui durent être adoptées, au jour le jour, pour assurer ce programme à la satisfaction de l'Armée et des Gouvernements français et belge, surtout pendant les deux premiers mois, en Mars et Avril 1923, qui furent tout particulièrement pénibles. Nous ne dirons pas, non plus, les efforts qui furent faits, les démarches et les interventions qui furent suscitées, pour amener les cheminots allemands à reprendre leur service, et pour décider les populations à utiliser les trains de la Régie qui étaient vides, alors que les routes étaient encombrées de circulations de toute sorte offrant, sans doute, un aspect pittoresque, mais singulièrement pénibles et coûteuses pour ceux qui auraient pu utiliser le chemin de fer tout proche. Les divers chapitres qui précèdent et ceux du Livre II renseignent à ce sujet.

Cependant, nous ne pouvons nous dispenser de rappeler qu'en dehors des grandes difficultés techniques que devait normalement rencontrer et que rencontra effectivement la Régie, elle en trouva d'autres, exceptionnelles, dont il a été déjà question plus haut, mais dont nous voulons dire encore quelques mots, car elles compliquèrent singulièrement sa tâche. Il s'agit des sabotages et des attentats qui sévirent d'Avril à Septembre 1923, ainsi que de la privation des lignes de la zone de Cologne occupée par l'Armée anglaise.

*
* *

Les *sabotages et les attentats* — on en compta 325 dans la période de 6 mois précitée — détruisirent des installations, firent des morts et des blessés nombreux, gênèrent par conséquent l'exécution du service, et éloignèrent le public du chemin de fer où un accident pouvait se produire à tout moment. Nous avons cité le cas de sabotages simultanés, à la suite desquels le nœud de communications de première importance qu'était devenue la gare de Düren, pour la Régie, fut mis hors d'utilisation sur toutes les lignes y aboutissant. On conçoit le trouble, les à-coups que cela pouvait occasionner dans le fonctionnement d'un organisme instable, comme l'était encore la Régie, et qui avait déjà suffisamment à faire avec

les difficultés d'ordre normal auxquelles nous faisons allusion ci-dessus. Le Reich, à la suite des tragiques conséquences de plusieurs attentats, souleva une telle réprobation qu'il fut contraint, à la fin de Septembre 1923, de renoncer à ses violences. Mais il n'en est pas moins vrai que, pendant 6 mois, celles-ci entravèrent considérablement l'action de la Régie.

La *privation des lignes de la zone de Cologne* fut pour la Régie une gêne encore plus sérieuse. Une très grande partie des transports des lignes de la Rhénanie et de la Ruhr s'effectue, en effet, en empruntant normalement les lignes en question. Ces dernières ont été agencées, orientées, et ont reçu un développement en conséquence ; de sorte que l'ensemble des installations ferroviaires de la région de Cologne est devenu une base primordiale de l'organisation et de la vie même des pays rhénans. L'impossibilité, pour la Régie, d'en faire usage risquait de la mettre en péril, étant donné l'insuffisance des communications entre le nord et le sud de son Réseau dont elle disposait par ailleurs. Et c'est bien sur quoi comptait manifestement le Reich.

Celui-ci fut d'ailleurs déçu, car la Régie organisa un itinéraire de contournement de la zone de Cologne, en mettant à double voie la ligne de Düren à Bonn, qui était à simple voie, ce qui lui donna, au moins partiellement, les moyens d'action que lui avait enlevés l'isolement de la zone de Cologne. Elle parvint même à assurer, en 35 jours, le doublement de la partie la plus utile de cette ligne (Düren-Euskirchen) comprenant 33 kilomètres, ce qui est un record. Il n'en est pas encore moins vrai, de ce côté aussi, que, pendant plusieurs mois, la Régie fut *extrêmement gênée* et ne put faire face à ses obligations qu'avec beaucoup de peine, grâce à un dévouement et à une énergie de son personnel au-dessus de tout éloge.

* * *

Toutes les difficultés, toutes les complications n'empêchèrent pas la *renaissance rapide du Réseau* dont la Régie avait la charge. Les tableaux figurant au chapitre précédent font ressortir les accroissements importants, d'un mois à l'autre, en pleine résistance du Reich (Mars à Septembre), du nombre de kilomètres de lignes mises en exploitation, des effectifs recrutés, des parcours kilométriques de trains, du nombre des voyageurs, du tonnage des marchandises remises au transport, des recettes. Dès la fin de Juin, il était clair que le succès s'annonçait prochain : les cheminots allemands commençaient à venir à la Régie, le public se décidait à utiliser ses trains, ceux-ci circulaient déjà avec une régularité satisfaisante, et les recettes arrivaient à équilibrer les dépenses.

Ceux qui se rendent compte du labeur considérable qu'ont pu avoir

à fournir les agents de la Régie de toutes catégories et de tous grades, pour surmonter, avec les moyens relativement réduits dont ils disposaient, les difficultés et les complications accumulées devant eux, peuvent apprécier aussi ce que furent la satisfaction et la joie de ces agents, lorsqu'ils eurent l'assurance de leur réussite à brève échéance.

Le Reich lui-même ne perdait d'ailleurs pas de vue la situation, et il redoubla d'efforts pour s'opposer au développement de celle-ci dans un sens favorable à la Régie : de Juillet à Septembre les sabotages et les attentats devinrent plus nombreux et plus audacieux, les interventions auprès des cheminots et du public plus pressantes et plus impérieuses.

* * *

Un événement qui vint à ce moment aider l'action du Reich contre la Régie, et qui causa des soucis assez graves à celle-ci, fut la *chute vertigineuse du mark*, dont la valeur, qui n'était plus que de 9.100 marks pour 1 franc au 1^{er} Juillet 1923, tombait à 900.000 marks pour 1 franc au 1^{er} Septembre et à 17 millions de marks pour 1 franc au 1^{er} Octobre. Il était facile de prévoir que cette dévaluation s'accroîtrait d'ailleurs bien davantage.

La Régie, dont les recettes se faisaient en marks et les paiements en francs pour la plus grande partie (personnel et achats en France et en Belgique), dut bien vite s'inquiéter de cet effondrement de la monnaie allemande, puisqu'il arriva que les recettes d'une journée avaient perdu le lendemain la moitié de leur valeur en francs. Elle chercha à remédier au danger que courait ainsi sa gestion financière, en faisant payer ses transports en francs ou autres monnaies appréciées. La rareté de ces devises et l'opposition des Gouvernements français et belge à ce qu'une plus grande quantité de francs français et belges fût introduite dans les Territoires Occupés, rendirent la mesure à peu près inefficace. C'est alors que la Régie émit une monnaie spéciale, les « *Billets de la Régie* », ou « *Francs-Régie* », comme on les a dénommés dans le public, qui régularisa immédiatement la situation pour elle. Un chapitre particulier a été consacré, plus haut, à la description de cette opération heureuse qui laissa, par surcroît, un bénéfice net de plus de 5 millions et demi de francs, apporta une aide précieuse au commerce et à l'industrie des Territoires Occupés, et procura un soulagement monétaire aux populations rhénanes angoissées par la débâcle du mark.

* * *

La recrudescence des sabotages et des attentats dans la Rhénanie et dans la Ruhr aboutit, ainsi qu'on l'a dit, à des catastrophes qui soule-

vèrent partout l'opinion publique contre le Reich. Comme, d'autre part, la maîtrise de la Régie et son développement continuaient à s'affirmer de plus en plus, le Gouvernement allemand dut se résoudre à renoncer à la lutte, à la fin de Septembre, et à décréter la *fin de la résistance passive*. Il rapporta à ce moment, on l'a vu, les ordres par lesquels il avait ordonné cette résistance, et des représentants du Reich vinrent prendre contact avec la Régie, à Mayence, le 7 Octobre 1923. Les pourparlers qui suivirent aboutirent aux *Accords de Mayence* des 1^{er} Décembre 1923 et 16 Février 1924 réglant les conditions de reprise d'échanges de trafic entre la Régie et les Chemins de fer du reste de l'Allemagne. Un chapitre précédent a traité la question de ces Accords.

La *première partie de la tâche de la Régie*, dont le but était l'exécution des transports militaires et de Réparations, ainsi que le rétablissement des transports commerciaux indispensables à la vie du Pays, se trouvait terminée avec un plein succès.

*
* *

Entre temps, les cheminots allemands avaient repris progressivement du service à la Régie jusqu'à concurrence d'un chiffre de 84.000 unités, qui correspondait au maximum de ses besoins.

Cette *reprise de service des cheminots allemands* risquait, nous l'avons expliqué, de constituer un danger redoutable : celui de noyer le personnel franco-belge dans la masse de ces cheminots, de rendre ainsi inopérant le contrôle de la Régie sur son Réseau et d'y provoquer du désordre. Les Allemands auraient alors pu proclamer de nouveau, mais en se basant cette fois sur des faits exacts, l'impossibilité de laisser à la Régie la gestion d'un grand organisme comme le Réseau Rhénan-Westphalien, surtout quand il s'agissait de rétablir ce dernier dans sa plénitude pour le retour du Pays à la vie normale. On a dit précédemment comment la Régie écarta ce risque, en ne réembauchant que progressivement les cheminots allemands, et en les encadrant fortement par le personnel dont elle disposait au moment où la résistance passive prit fin et dont elle connaissait la fidélité, le dévouement et la conscience.

*
* *

Dès le mois d'Octobre 1923, les effectifs de la Régie firent plus que doubler et il devint possible d'accélérer les remises en état des installations, des appareils et du matériel roulant, déjà très avancées. On put ainsi s'attaquer immédiatement à la *deuxième partie de la tâche que s'était assignée la Régie*, consistant à porter l'activité du Chemin de

Fer qu'elle exploitait à ce qu'elle était normalement avant les événements de Janvier 1923 : on arriverait, de cette façon, à accentuer l'échec qu'avait déjà subi le Reich dans sa résistance, et à donner au gage ferroviaire détenu par les Alliés une valeur particulièrement grande, dont ils pourraient tirer parti le moment venu. Les usagers du Chemin de Fer, déliés par le Reich des obligations d'abstention vis-à-vis de la Régie qu'il leur avait imposées, venaient d'ailleurs de plus en plus nombreux utiliser les trains de voyageurs et remettre aux gares leurs transports de marchandises.

Cette deuxième phase de l'œuvre de la Régie ne devait pas présenter de graves difficultés dans la partie du réseau autre que la Ruhr. Les précautions utiles avaient été prises à l'avance pour le réembauchage des cheminots allemands et pour leur affectation ; elles l'avaient été, également, pour constituer des parcs de locomotives, de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises, en rapport avec les besoins escomptés. L'utilisation par la Régie des lignes de la zone de Cologne était devenue possible. De sorte que, malgré des manquements de la Reichsbahn aux Accords de Mayence, la Régie put faire face, sans trop de peine et sans à-coups, au trafic de la partie du réseau dont nous parlons, qui donna lieu, pour les marchandises, à l'expédition de plus de 7.000 wagons par jour en moyenne.

Aussi bien, n'est-ce pas là que devait se jouer la partie décisive, mais *dans la Ruhr* où la remise en marche des mines, des cokeries et des grandes industries lourdes, c'est-à-dire la reprise de la vie dans cette région si développée et une des plus riches de l'Europe, ne pouvait se faire qu'autant que le Chemin de Fer réussissait à fournir les transports utiles. Or, qu'on juge de l'importance de la tâche à remplir par ces deux seules données : d'une part dans la Ruhr, grande à peine comme un petit département français, on chargeait jusqu'à 28.000 wagons de 10 tonnes dans une journée, c'est-à-dire trois fois plus que sur la plupart des réseaux français ; d'autre part le port de Duisbourg-Ruhrort, par lequel la Ruhr assurait une partie de son trafic en utilisant le Rhin et dont la Régie devait exploiter les installations ferroviaires, desservait un tonnage dépassant celui de l'ensemble des ports français et utilisait, certains jours, plus de 10.000 wagons de 10 tonnes à l'expédition.

La Reichsbahn avait placé dans la Ruhr ses meilleurs ingénieurs ; elle y avait accumulé des moyens ferroviaires énormes ; elle y avait développé une organisation minutieuse et perfectionnée. Mais c'est surtout grâce à l'habitude, à l'expérience prolongée qu'avaient ses agents des installations et de l'organisation en question, et aussi grâce à leur connaissance approfondie du trafic local de la Ruhr, avec ses variations et ses particularités, qu'elle parvenait à répondre aux besoins ferroviaires du bassin westphalien ; et encore, de l'aveu même que nous en ont fait des

industriels, n'y arrivait-elle parfois qu'imparfaitement, malgré tous ses efforts.

C'est devant ces difficultés de la tâche écrasante constituée par la remise en ordre complet de marche du Réseau de la Ruhr, au fur et à mesure que se rétablirait l'activité d'autrefois de ce Pays, que le Reich attendait la Régie. Il ne pouvait concevoir que celle-ci, malgré les succès considérables qu'elle avait obtenus jusque là, contre toute attente, et qu'il reconnaissait comme tout le monde, pût aboutir dans une œuvre où les meilleurs de ses cheminots, avec toute leur expérience de la Ruhr, auraient eu de la peine à réussir, même au bout de longs mois d'efforts ; il le concevait d'autant moins que la Régie devait, pour la première fois, utiliser à leur plein des installations compliquées, et créer pour cette utilisation une organisation locale qui fût à même, du premier coup, de répondre à tous les besoins des Mines et des Industries ayant repris complètement leur activité d'autrefois.

Aussi le Reich comptait-il sur un échec retentissant de la Régie à brève échéance, et la chargeait-il déjà ouvertement, par avance, des responsabilités les plus lourdes, dont la moindre était que le rétablissement de la vie économique dans la Ruhr devant être paralysé par l'insuffisance du Chemin de Fer, il en résulterait un chômage considérable et des troubles profonds, avec toutes leurs conséquences sociales et politiques.

Ce sentiment du Reich, de l'impuissance de la Régie à exploiter convenablement le Réseau de la Ruhr, était, bien entendu, partagé par tous les industriels de ce Pays ; il l'était d'ailleurs par la plupart des Allemands, et, il faut bien le dire, par beaucoup d'autres, même en France et en Belgique, parmi les plus chauds partisans de la Régie.

Ce n'est pourtant, on peut le croire, qu'après avoir mûrement réfléchi à ce qu'elle entreprenait et parce qu'elle jugea, après cet examen consciencieux, qu'elle pouvait et qu'elle devait réussir, que la Régie persista dans ses intentions de rétablir elle-même, dans leur plénitude, les transports ferroviaires de la Ruhr. Et, sans plus attendre, elle prit les dispositions utiles pour le démarrage de l'organisation spéciale qu'elle avait déjà mise au point, en vue de l'exploitation intense à laquelle il allait falloir faire face dans cette région.

On verra plus loin ce que fut cette organisation et nous ne nous y attarderons pas ici. Disons pourtant que, grâce à sa souplesse et à sa puissance, grâce surtout à un personnel franco-belge d'élite et à l'action personnelle du Président de la Direction régionale d'Essen, M. Beaudouin, et de son adjoint, M. Praile, le chemin de fer fut toujours en avance sur les besoins, croissant cependant rapidement, des Mines et des Industries de la Ruhr, — qu'il ne les a par conséquent jamais arrêtés dans leur développement, — et qu'il les a desservis avec aisance, même dans les jour-

nées où les tonnages à expédier atteignirent les pointes les plus importantes qu'ait connues autrefois la Reichsbahn.

Nous signalerons que, dans leur inquiétude, les industriels de la Ruhr avaient demandé au Directeur de la Régie que des conférences périodiques fussent organisées à Essen, pour confronter leurs besoins des jours à venir avec les possibilités éventuelles de la Régie et pour faire une critique, s'il y avait lieu, du service des journées écoulées afin de porter remède aux insuffisances qui se seraient produites.

Il va sans dire que le Directeur de la Régie acquiesça bien volontiers à cette demande ; il décida même de présider personnellement les réunions prévues.

Les intéressés purent se convaincre, d'une conférence à l'autre, que la Régie saurait faire face aux obligations qu'elle avait assumées, même lorsque le trafic de la Ruhr atteindrait son maximum ; et lorsque le nombre des wagons chargés arriva à 20.000 par jour, ils demandèrent l'ajournement de ces conférences. Certains d'entre eux eurent d'ailleurs la bonne grâce de déclarer que la Reichsbahn, malgré toute son expérience et son personnel spécialement choisi, aurait mis, d'après ce qu'ils en savaient, plus de temps que la Régie pour arriver aux mêmes résultats. On ne pouvait rendre meilleur hommage à celle-ci.

La Régie ayant, pendant ce temps, aisément assuré les transports dans le reste des Territoires Occupés, sa pleine réussite dans la Ruhr fut la consécration définitive de tous les *succès techniques* qu'elle avait obtenus depuis qu'elle existait.

* * *

Les *résultats économiques et financiers* de la Régie ne furent d'ailleurs pas moins remarquables que ses résultats techniques.

Les tableaux du chapitre précédent donnent une idée, par la progression accentuée de leurs chiffres, de l'allure rapide avec laquelle le trafic des voyageurs et celui des marchandises se sont développés d'un mois à l'autre. Ces chiffres représentent une reprise parallèle de la vie économique du pays, que le Reich avait réduite à néant au mois de Mars 1923. Nous avons dit l'importance capitale qu'il y avait, pour la tranquillité des populations, et par conséquent pour la réussite finale des opérations d'occupation de la Ruhr décidées par les Gouvernements français et belge, à ce que ce résultat fut atteint.

Les mêmes tableaux montrent également l'accroissement simultané des *recettes*, dont la Régie put arriver à conserver la valeur en or, malgré la chute vertigineuse du mark, grâce à la monnaie qu'elle réussit à créer.

Ils font aussi ressortir les *bénéfices substantiels* laissés par ces recettes, puisqu'ils s'élevèrent à plus de *576 millions de francs*.

Ces bénéfices ont été réalisés presque entièrement dans les 10 mois et demi d'exploitation de l'année 1924, les 10 mois de l'année 1923 n'ayant laissé que 3 millions nets environ.

L'année 1923 n'a été, en effet, qu'une année de luttés où le trafic commercial étant à peu près nul en Mars, il a fallu s'employer à le faire renaître peu à peu. Les dépenses devaient, dans ces conditions, au moins pendant un certain temps, dépasser largement les recettes qui étaient insignifiantes.

Les Gouvernements français et belge avaient d'ailleurs bien compris qu'il devrait en être ainsi lorsque, à la constitution de la Régie et en lui faisant à ce moment une avance de 145 millions, ils demandèrent à son Directeur de s'efforcer de ne pas dépasser 1 million de *pertes* par jour.

Or, il est tout à fait remarquable qu'au lieu de pertes de cette importance, la Régie ait pu, dès la fin de Juin 1923, équilibrer ses recettes et ses dépenses pour, à partir de là, récupérer avant la fin de l'année la totalité des pertes des 4 premiers mois de l'exploitation.

Cette récupération ne fut pourtant pas facilitée par les réembauchages des cheminots allemands qui furent très onéreux ; ils durent, en effet, précéder d'assez longtemps les accroissements de trafic auxquels ils devaient faire face et qui devaient les rémunérer, afin de permettre, d'une part de donner une instruction préalable aux cheminots allemands en question, d'autre part de familiariser ceux-ci avec l'organisation de la Régie.

A partir de Janvier 1924, alors que les réembauchages en question étaient en grande partie réalisés, les bénéfices devinrent très importants, puisqu'ils ont atteint une moyenne de près de *2 millions par jour* pour l'année 1924, jours non ouvrables compris. On était loin de la perte de un million par jour à laquelle s'étaient résignés les Gouvernements Alliés quelques mois auparavant.

De son côté, le *coefficient d'exploitation* pour l'année 1924 fut de 73 %, bien que les deux premiers mois eussent encore été des mois de transition.

Au moment où la Régie cessa son exploitation, celle-ci n'étant plus influencée par les réembauchages des cheminots allemands dont il vient d'être parlé et le trafic étant désormais rétabli dans son plein, on avait pu arrêter les *prévisions budgétaires de l'année 1925* qui ont été indiquées au chapitre précédent et dont les caractéristiques étaient : 8 millions de recettes journalières avec un coefficient d'exploitation de 67 %, donnant par conséquent plus de 2 millions et demi de bénéfices par jour, soit près de 1 milliard pour l'année entière.

Les résultats financiers que nous venons de rappeler sont particulièrement brillants, surtout si on les rapproche de ceux obtenus dans d'autres pays, dans le même temps. Ils le sont d'autant plus que les dépenses de la Régie étaient toutes inscrites à son compte d'exploitation au lieu d'en imputer certaines, comme sur d'autres réseaux, à un compte d'établissement. D'autre part, des dépenses d'exploitation anormales par leur importance avaient été occasionnées par la remise en état de locomotives, de voitures à voyageurs, de wagons à marchandises, de voies et d'ouvrages d'art, en raison de l'entretien défectueux dont ils avaient été l'objet de la part du Reich ou des sabotages qu'ils avaient subis. Enfin, le maintien, dans les effectifs de la Régie, d'un personnel de sécurité jouissant d'indemnités spéciales et faisant souvent double emploi avec les cheminots allemands, était une cause de sérieuses dépenses que l'on ne retrouve pas pour un réseau fonctionnant dans des circonstances ordinaires.

*
* *

A partir de Février 1924, les cheminots allemands s'étant acquittés consciencieusement et fidèlement de leurs obligations (et ce fut le cas même pendant les grèves des mineurs de la Ruhr, en Mai et Juin 1924), l'exploitation de la Régie se poursuivit sans à-coups, sans difficultés et sans aucune restriction, grâce à l'organisation générale qu'elle s'était donnée dès les premiers jours, que nous avons rappelée plus haut et qui n'eut jamais à être modifiée. On était arrivé à créer un Réseau fortement assis et solidement tenu par les Alliés.

On vient de voir que, d'un autre côté, ce Réseau constituait un gage productif de premier ordre pour ceux-ci.

L'Armée considérait, par ailleurs, qu'il réalisait une garantie de sécurité importante pour eux.

Il était tout indiqué, dans ces conditions, que l'on songeât à lui donner un *statut organique* qui en assurât la pérennité, et la Régie ne manqua pas de se préoccuper de cette question.

C'est ainsi que, d'accord avec la Haute Commission, elle envisagea la création d'une *Société Anonyme de gérance internationale* de son Réseau, au capital de 150 millions de francs, dans laquelle des souscripteurs rhénans auraient eu une part réservée de 15 %, des souscripteurs des pays alliés se partageant le surplus, soit 85 %, proportionnellement aux droits de chacun de ces pays dans les Réparations.

L'idée d'une telle Société fut accueillie favorablement dans les milieux rhénans, et des ouvertures qui furent faites à la Direction Générale de la Régie démontrèrent l'intérêt qu'elle avait suscité dans d'autres endroits et les concours sur lesquels on pouvait compter.

Elle dut cependant être abandonnée à la suite des Accords de Londres qui disposèrent autrement des Chemins de Fer de la Rhénanie et de la Ruhr, et les études préparatoires qui avaient été entreprises par la Régie furent utilisées dans les travaux de constitution de la « Société internationale des Chemins de Fer allemands », spécifiquement allemande malgré les apparences, qui fut décidée à ce moment et à laquelle la Régie dut transférer le Réseau qu'elle exploitait.

Les Accords de Londres, signés le 30 Août 1924, décidèrent donc que le Réseau de la Rhénanie et de la Ruhr exploité par la Régie serait remis à la Reichsbahn.

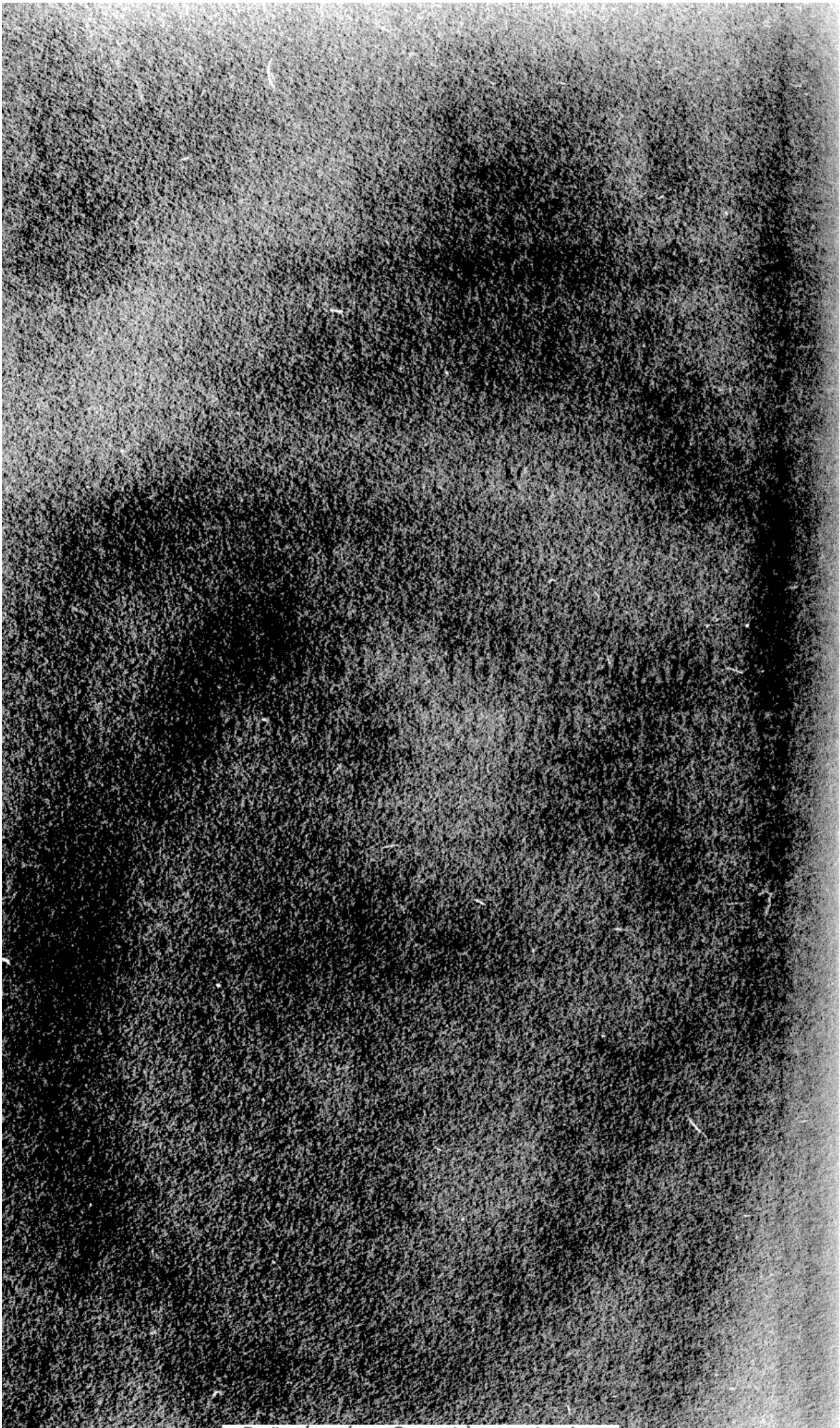
Cette remise fut fixée, ultérieurement, au 16 Novembre 1924 et eut effectivement lieu à cette date, dans les conditions dont on a déjà parlé et dont on verra le détail plus loin.

Il est inutile de dire que ce ne fut pas sans un serrement de cœur que les cheminots français et belges, à tous les degrés, abandonnèrent ce Réseau où ils avaient tant peiné, où ils avaient accompli, au milieu de difficultés extraordinaires et incessantes, de dangers sérieux, de luttes âpres et interminables, et de lourdes responsabilités, une œuvre grandiose et magnifique, qui leur valut la confiance et l'estime des usagers du Chemin de Fer, l'admiration de ceux qui avaient suivi leurs efforts, et les éloges de leurs Gouvernements.

Ils emportaient du moins, avec le sentiment du devoir pleinement accompli, la satisfaction d'avoir bien servi le prestige de leurs deux pays et d'avoir réussi à mettre, entre leurs mains, un gage productif de première importance, qui fut utilisé comme monnaie d'échange de grande valeur dans les Conférences internationales tenues à Londres, au mois d'Août 1924.

LIVRE II

ORGANISMES DE DIRECTION ET D'EXPLOITATION DE LA RÉGIE



LIVRE II



ORGANISMES DE DIRECTION ET D'EXPLOITATION DE LA RÉGIE



PREMIÈRE PARTIE

DIRECTION GÉNÉRALE

ORGANISATION D'ENSEMBLE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

Nous rappellerons que la Direction Générale de la Régie fut assurée par un Directeur français, assisté d'un Directeur-adjoint belge et d'un Directeur-adjoint français. Son organisation d'ensemble comprenait :

Les services proprement dits de la Direction Générale :

Secrétariat Général et Personnel ;
Comptabilité Générale et Finances ;
Contentieux et Domaine.

Les grands Services Centraux d'Exploitation du Réseau :

Exploitation ;
Voie, Travaux et Bâtiments ;
Matériel et Traction.

Elle a eu pour tâche essentielle, après avoir mis sur pied chacun de ces services, d'assurer leur développement au fur et à mesure des besoins et des possibilités, — d'assurer aussi leur liaison intime d'une façon permanente et de coordonner leurs efforts — de leur donner à chaque instant, au gré des circonstances qui se modifiaient sans arrêt, les directives utiles pour la gestion homogène du Réseau, — de contrôler l'observation effective de ces directives et de redresser, le cas échéant, les erreurs qu'elle relevait. Elle a eu une tâche analogue à remplir vis-à-vis des Directions régionales et ce fut l'occasion de fréquentes conférences réunies à Mayence,

auxquelles assistaient les Présidents de ces Directions régionales et les Chefs des 3 grands Services Centraux.

En fait, avec une situation aussi mouvante et aussi pleine d'embûches que celle dans laquelle se trouvait placée la Régie, — avec les difficultés dues à l'importance de ses services et à ce que ses cheminots ne connaissaient naturellement pas les installations, souvent sabotées, ni les méthodes en usage sur le Réseau Rhéno-Westphalien, — avec les ressources extrêmement réduites en personnel et en matériels dont elle disposa jusqu'à la fin de la résistance passive, en Octobre 1923, la Direction Générale eut à faire face journellement, jusqu'à ce moment, à une tâche extrêmement lourde.

Sa tâche, après la résistance passive, pour être de nature différente, ne fut pas moins considérable, ainsi que cela a été exposé dans le Livre précédent, puisqu'il fallait impérieusement, pour consacrer la réussite de l'occupation de la Ruhr par les Alliés franco-belges, remettre en ordre de marche complet, comme au temps de la Reichsbahn et avec une régularité au moins égale, l'ensemble des lignes ferrées de la Rhénanie et de la Ruhr, toutes de première importance, mais les dernières constituant un organisme extraordinairement dense et complexe et d'une valeur économique assez rare.

Les deuxième, troisième et quatrième parties du présent Livre II exposeront l'organisation, les attributions et l'activité de chacun des 3 grands Services Centraux de la Direction Générale. L'exposé de la première partie, que nous commençons, portera sur les services particuliers de cette Direction Générale : celui du Secrétariat Général et Personnel, celui de la Comptabilité Générale et des Finances, et celui du Contentieux et du Domaine.

TITRE I

SECRETARIAT GÉNÉRAL ET PERSONNEL

CHAPITRE I

ORGANISATION DU SECRETARIAT GÉNÉRAL

Le Secrétariat Général eut, dès le début, comme les autres services, une tâche aride et difficile, et il lui fallut immédiatement s'organiser avec assez de souplesse pour rendre dans le minimum de temps les services que l'on en attendait au fur et à mesure que se développait l'action de la Régie.

Il avait à suivre les diverses questions qui sont dans les attributions d'un Secrétariat Général de grand réseau français et qu'il est inutile de rappeler. Mais la partie de son service la plus ardue fut celle concernant le personnel français et allemand. Le chapitre qui suit permettra d'ailleurs de se rendre compte des efforts qu'elle a demandés pour résoudre d'une manière satisfaisante les difficultés rencontrées.

Les questions de logement et de bien-être du personnel, celle du service médical, celle de l'installation des écoles et celle des accidents demandèrent, en particulier, beaucoup de soin.

Il était nécessaire que nos cheminots, partis d'abord seuls et pleins d'entrain, et leurs familles après qu'elles furent autorisées à venir les rejoindre, ne se sentissent pas abandonnés sur la terre étrangère où ils venaient d'être brusquement installés. Il y avait là un point de vue moral à ne pas négliger, dans l'intérêt de l'œuvre entreprise par la Régie et aussi pour la sauvegarde du prestige français dans le milieu où celle-ci avait à opérer ; ce fut un des grands mérites du Secrétariat Général d'avoir surmonté, sur ce point comme sur les autres, la grande tâche qui lui incombait.

Le personnel du Secrétariat Général fut de 30 unités.

CHAPITRE II

SERVICE DU PERSONNEL

Le Personnel de la Régie comprenait, comme on l'a vu :

des agents des Réseaux français et belges,
des auxiliaires français et belges recrutés directement par la Régie,
des cheminots allemands réembauchés,
des auxiliaires allemands ou étrangers (de nationalité autre que française ou belge).

A. - AGENTS DES RÉSEAUX FRANÇAIS ET BELGES

a) Effectifs.

Les agents des Réseaux français et belges furent toujours recrutés par voie d'engagement volontaire. Les engagements volontaires des agents français étaient en dernier lieu de 6 mois, à l'expiration desquels ces agents étaient libres de rester en Rhénanie ou de rentrer en France, après un simple préavis de 15 jours.

L'effectif correspondant à cette catégorie de personnel n'a pas sensiblement varié après la fin de la résistance passive. Il y a lieu de remarquer, toutefois, qu'il s'est produit, peu à peu, un léger fléchissement, dû, non pas à l'absence des volontaires, mais aux difficultés de plus en plus grandes rencontrées, du côté des Réseaux, pour maintenir les effectifs détachés à la Régie, étant donné leurs propres besoins.

De 10.036 au 19 Mars 1923, l'effectif des agents des Réseaux français et belges est passé à 14.929 au 1^{er} Novembre 1923, à 13.569 au 1^{er} Juillet 1924 et à 12.191 au 1^{er} Octobre 1924.

b) Conditions de rémunération.

Les conditions de rémunération des agents des Réseaux français et belges détachés à la Régie ont été fixées, d'abord, d'après le Décret du 5 Février 1923 et, ensuite, par les Arrêtés interministériels des 26 Avril et 8 Octobre 1923, 14 Mars et 30 Juin 1924, d'après lesquels ce personnel bénéficiait :

1^o du traitement du réseau, y compris, d'une part, les indemnités

pour cherté de vie, charges de famille et résidence et, d'autre part, la gratification et la prime de gestion ;

2° d'une indemnité journalière de fonctions déterminée par le grade dans les Sections de C.F.C., suivant le titre acquis au réseau et fixée ainsi qu'il suit :

Échelles	1 & 2.	Ouvriers 1 ^{re} ou 2 ^e classe	Fr.	16	»
—	3 & 4.	Maîtres-ouvriers		16	50
—		5. Sous-Chefs ouvriers		17	»
—	6 & 7.	Employés ou Chefs-ouvriers		18	»
—	8 à 11.	Employés principaux 1 ^{re} ou 2 ^e classe		29	»
—	12 à 18.	Sous-Chefs de Service 1 ^{re} ou 2 ^e classe		31	»
		Chefs de Service		35	»

En raison de l'augmentation notable du prix de la vie, les indemnités furent majorées de 5 francs à deux reprises : une première fois à dater du 1^{er} Avril 1924, une deuxième fois à partir du 1^{er} Août 1924.

c) Frais de déplacement.

Pour tenir compte des conditions spéciales d'existence dans les Territoires Occupés, les frais de déplacement du personnel furent réglés suivant des barèmes spéciaux. Ces barèmes, établis une première fois à la date du 27 Avril 1923, ont été remaniés le 1^{er} Février 1924 dans le sens d'une majoration des indemnités primitivement allouées.

d) Conditions d'avancement.

D'accord avec les Réseaux français, il fut décidé que les agents détachés à la Régie bénéficieraient de bonifications d'ancienneté spéciales, le temps passé en Rhénanie comptant double. En outre, les agents conservaient leur classement aux tableaux d'avancement et devaient recevoir l'avancement au grade correspondant à leur tour de nomination.

e) Congés. - Repos. - Facilités de circulation.

Il fut alloué, aux agents des réseaux détachés à la Régie, 3 jours de congé par mois, délais de route non compris, avec faculté de grouper les congés d'un trimestre.

Un permis aller et retour, à destination du lieu de résidence en France ou en Belgique, était accordé pour chaque congé, aux agents et à leurs familles. Dans le cas où l'agent vivait seul en Rhénanie, un permis tri-

mestriel était, en outre, accordé à sa famille pour permettre à cette dernière de se rendre auprès de lui.

Ces facilités étaient indépendantes de celles auxquelles les agents avaient normalement droit sur leur réseau.

f) Régime disciplinaire.

Les agents des Réseaux français et belges détachés à la Régie restèrent soumis au régime disciplinaire prévu par leurs statuts respectifs.

Les sanctions prononcées à la Régie, à l'égard des agents des Réseaux français, d'abord limitées au blâme du Chef de Service avec réduction maxima de la gratification variable suivant les réseaux, furent appliquées, plus tard, jusqu'au dernier avertissement prononcé par le Directeur de la Régie, avec ou sans renvoi au réseau, ce renvoi entraînant le passage de l'agent puni devant le Conseil d'enquête de son réseau (Accord avec les Réseaux français, approuvé par le Ministre des Travaux Publics).

En ce qui concerne le personnel du Réseau de l'État belge, toute sanction au-dessus de la réprimande sévère et de la retenue de traitement ou de salaire de 1/5^e de journée, était infligée au réseau même, après renvoi de l'agent incriminé.

g) Statut du personnel de la Régie.

Le régime qui vient d'être exposé, tant au point de vue de la rémunération qu'à celui des congés, de l'avancement et de la discipline, ne pouvait être considéré que comme provisoire.

La plupart des décisions prises en 1923 l'avaient été, en effet, sous la pression des événements.

Il convenait, dès qu'il apparut que la Régie devait durer, pour conserver un gage compensateur de la carence allemande, de reviser ces décisions diverses, en les adaptant mieux aux conditions spéciales dans lesquelles travaillait et vivait le personnel français et belge des Chemins de Fer en Territoires Occupés. En un mot, il fallait constituer le statut de ce personnel pour faire, de celui-ci, au lieu d'une simple réunion occasionnelle d'agents d'origines diverses, *le personnel de la Régie*.

Ce fut chose faite avant la fin de 1923. Un statut, que le développement des événements n'a pas permis de mettre en vigueur, fut soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics le 31 Décembre 1923.

L'application de ce statut, si elle avait pu être mise en œuvre, aurait permis, en régularisant la situation de tous les agents, de récompenser le dévouement dont ils n'ont cessé de donner des preuves pendant les dures années de leur service à la Régie.

B. - AUXILIAIRES FRANÇAIS ET BELGES RECRUTÉS PAR LA RÉGIE

a) Effectifs.

Au nombre de 120 en Mars 1923, les agents à l'essai français et belges recrutés directement, peu à peu, étaient 3.431 au 1^{er} Novembre 1923 et 4.912 au 1^{er} Octobre 1924.

Par le recrutement direct, la Régie s'est efforcée, en comblant à la base le déficit qui s'est manifesté dans les contingents provenant des Réseaux français et belges, de maintenir ses effectifs au minimum nécessaire à l'armement de sécurité du réseau rhénan.

b) Conditions de rémunération.

L'Arrêté interministériel du 26 Avril 1923, prorogé le 8 Octobre suivant, fixait la rémunération des agents recrutés directement par la Régie (candidats d'origines diverses, retraités des réseaux, etc...), à 130 % des indemnités journalières allouées par le Décret du 5 Février 1923.

En conformité avec cette décision, des barèmes furent établis, indiquant, pour chaque emploi, le salaire journalier ou le traitement mensuel correspondant. Ce dernier était accordé, en cas de bons services, au bout d'un mois de présence à la Régie.

Par extension, les salaires ou traitements des femmes employées, ainsi que des mineurs des deux sexes, furent également fixés par des barèmes.

Tenant compte de l'augmentation notable du coût de la vie dans les Territoires Occupés, le Décret interministériel du 14 Mars 1924 porta à 150 %, 155 % et 160 % des indemnités du 5 Février 1923, les salaires et traitements de cette catégorie de personnel, suivant l'ancienneté de service des intéressés (respectivement moins de 6 mois, moins de 12 mois ou plus de 12 mois).

Les barèmes dont il vient d'être parlé furent refaits conformément à cette décision. L'Annexe VII indique, pour les principaux emplois, la rémunération de début accordée.

c) Frais de déplacement.

Les agents à l'essai touchaient, pour les déplacements de service, les mêmes indemnités que les agents des réseaux auxquels ils étaient assimilés par leur service.

d) Congés. - Repos. - Facilités de circulation.

Il était accordé aux agents français et belges recrutés directement par la Régie 3 jours de repos par mois, avec faculté de les grouper par trimestre, auquel cas des délais de route pouvaient être ajoutés aux congés ainsi cumulés.

Un permis trimestriel à destination du lieu de résidence en France ou en Belgique était fourni à ces agents, pour eux et leurs familles.

e) Statut du personnel de la Régie.

Pour les agents à l'essai de la Régie, comme pour ceux détachés des réseaux, la mise en vigueur du Statut projeté devait récompenser une collaboration d'autant plus précieuse, qu'à certaines époques la faiblesse des effectifs eût été un obstacle des plus sérieux au succès de l'entreprise, sans le concours apporté à la Régie par les techniciens de tous ordres, interprètes, dessinateurs, etc... qui vinrent travailler à côté de nos cheminots.

C. - CHEMINOTS ALLEMANDS RÉEMBAUCHÉS

a) Effectifs.

Dès la fin de la résistance passive, les demandes de reprise de service furent très nombreuses, mais il ne fut procédé aux réembauchages que progressivement et suivant les besoins, comme on l'a vu.

De 6 en Avril 1923, l'effectif des cheminots allemands au service de la Régie arrivait peu à peu à 689 au 1^{er} Octobre ; il s'accroissait rapidement après la résistance passive, pour passer à 30.825 au 1^{er} Novembre 1923, et à 56.467, le 31 Décembre. Il était de 73.606 le 1^{er} Avril 1924 et de 82.385, le 1^{er} Octobre. Ce dernier chiffre comprenait 33.074 fonctionnaires et 49.311 ouvriers permanents.

Il convient de dire un mot, ici, de ce qu'était la constitution du personnel des Chemins de Fer allemands.

b) Organisation du personnel de la Reichsbahn.

Contrairement au système des Chemins de Fer français, dont tous les agents sont groupés sous un régime commun, le personnel allemand était divisé en deux catégories principales, profondément distinctes : les fonctionnaires (Beamten) et les ouvriers (Arbeiter).

Les « fonctionnaires » représentaient environ 40 % de l'effectif total. Nommés à vie, ayant prêté le serment de fidélité au Reich, ils parti-

cipaient au régime spécial réunissant tous les fonctionnaires de l'Empire : administrateurs, ingénieurs, juges, percepteurs, employés des Postes et Télégraphes, etc... Ils étaient membres d'une véritable classe, celle des détenteurs de l'autorité publique. Le régime des fonctionnaires était défini par tout un système, très complexe, de lois, d'ordonnances et de règlements : loi du 31 Mars 1873, modifiée le 18 Mai 1907, sur les fonctionnaires d'Empire, — loi du 17 Mai 1907 sur les survivants des fonctionnaires, — loi des rémunérations du 30 Avril 1920, — loi sur les accidents, du 18 Juin 1901, etc...

Les fonctionnaires étaient classés, d'après les emplois tenus et les capacités révélées, suivant un certain nombre de groupes, les nominations à un groupe étant faites au choix, après examen.

Dans chaque groupe ou échelle, l'avancement avait lieu automatiquement, à raison d'un échelon tous les 2 ans, jusqu'au « plafond » du groupe.

En cas d'invalidité, ou à la limite d'âge, le fonctionnaire était retraité, son traitement d'activité étant remplacé par une pension de retraite, sans intervention d'aucun système de caisse.

Les « ouvriers » constituaient environ 60 % du personnel. Ils étaient considérés comme « permanents » après un certain temps de service continu (1 an dans l'ancien régime, 6 mois depuis la révolution allemande). Permanent ou non, l'ouvrier était congédiable en tout temps, sous préavis de 15 jours. Les ouvriers étaient soumis au droit commun du Règlement du Reich sur les assurances sociales, du 19 Juillet 1911, en ce qui concerne la maladie, les accidents, l'invalidité, la vieillesse.

En dehors de ces deux grandes catégories de cheminots : fonctionnaires et ouvriers, le Reich avait créé plusieurs autres catégories secondaires dans lesquelles il admettait quelques agents dont la situation spéciale était motivée, soit par les conditions d'entrée au service du Chemin de Fer (par exemple : techniciens trop âgés pour subir les stages imposés aux aspirants-fonctionnaires), soit par les emplois tenus, non prévus au budget. Dans les deux cas, les agents incorporés étaient soumis à une réglementation spéciale.

La Régie ne pouvait évidemment prendre à son compte les complications du régime allemand. Elle s'en tint à considérer les deux catégories principales de cheminots allemands, telles qu'elles viennent d'être décrites.

c) Traitements et salaires.

A ces deux catégories de cheminots allemands devait correspondre un système de rémunération différent ; pour les fonctionnaires, un traitement annuel, payé mensuellement ou par quinzaine ; pour les ouvriers, un salaire horaire payé par semaine.

De là, l'établissement de deux barèmes de base différents, correspondant, pour les fonctionnaires, à la fixation du traitement afférent à chaque échelon, dans chaque groupe, — pour les ouvriers, à la fixation du salaire horaire alloué à chacun des groupes déterminés par le métier exercé ou les fonctions remplies, le salaire horaire étant d'ailleurs variable dans chaque groupe suivant l'âge, jusqu'à 24 ans révolus.

Pour la détermination de ces barèmes, la Régie prit tout d'abord comme règle générale le maintien des traitements et salaires de son personnel allemand à parité avec ceux de la Reichsbahn.

Elle a donc appliqué, dès le début, les barèmes allemands ; mais la nécessité de barèmes mieux adaptés à la situation ne tarda pas à apparaître.

L'application des règles allemandes comportait, en effet, l'addition d'un grand nombre d'éléments divers, multipliés par des coefficients de majoration partiels, différents les uns des autres. Au moment de la chute rapide du mark, non seulement ces coefficients, mais les éléments de base eux-mêmes, furent modifiés par la Reichsbahn avec une fréquence déconcertante. En même temps, des éléments nouveaux apparaissaient, compliquant toujours davantage le calcul des salaires et, d'ailleurs, sans idée directrice, ni méthode générale.

La Régie n'avait pas le loisir de suivre ces errements. Il n'y avait, d'ailleurs, nul avantage à tenir compte, au jour le jour, des multiples décisions qui semblaient surtout dictées au Reich par l'obligation de satisfaire des demandes présentées d'une manière comminatoire par les divers groupements corporatifs.

Pour établir ses barèmes, la Régie prit alors pour bases les traitements et salaires allemands correspondant à une période récente de stabilisation relative du mark et, par suite, de moins grande variation des divers éléments entrant dans le calcul de la rémunération totale.

Les premiers barèmes de la Régie, *établis en marks*, en tenant compte de tous les éléments (indemnités de résidence, de cherté de vie, de charges de famille ; suppléments pour les T.O., pour la situation économique), furent mis en vigueur à partir du 16 Mai 1923.

Aux traitements ou salaires de base résultant de ces barèmes, fut appliquée une majoration variable, destinée à tenir compte de la dévalorisation constante du mark.

Ces majorations furent successivement les suivantes :

Dès le mois de Mai : 80 % pour les fonctionnaires ;

A dater du 1^{er} Juin : 200 % pour les fonctionnaires, 75 % pour les ouvriers ;

A dater du 18 Juin : 400 % pour les fonctionnaires, 200 % pour les ouvriers ;

A dater du 1^{er} Juillet : 700 % pour les fonctionnaires, 400 % pour les ouvriers.

A partir de Juillet 1923, la chute du mark devenant vertigineuse, il apparut impossible de maintenir les salaires à parité avec le coût de la vie par le seul jeu des majorations, et l'établissement des *Barèmes en francs* s'imposa.

Ces barèmes furent déterminés par la conversion en francs des traitements et salaires, y compris les indemnités diverses, tels qu'ils étaient évalués, à la date du 1^{er} Juillet, au cours de 1 franc pour 9.100 marks (taux pratiqué à cette date).

En même temps, dans un but de simplification, le supplément pour la vie économique, ainsi que les indemnités de cherté de vie et d'occupation, furent incorporés dans les salaires de base.

Les nouveaux barèmes, d'une application facile, ne comportaient donc plus, en dehors du tableau des traitements et salaires de base, qu'une indemnité de résidence et des suppléments pour femme et enfants.

Les traitements et salaires étant calculés en francs, il aurait été indiqué, tant pour le Réseau que pour le personnel, d'effectuer les paiements en francs. A égalité de dépenses en francs, la Régie aurait, en effet, donné davantage au personnel en lui versant des francs qu'en les convertissant en totalité en marks au moment du paiement, les marks perdant rapidement une grande partie de leur valeur d'achat. Mais la Régie avait le devoir de tenir compte des nécessités de la politique générale monétaire franco-belge, par suite desquelles les paiements en francs devaient être évités dans toute la mesure du possible.

La Régie ne put donc, sur ce point, accueillir les instances du personnel allemand et les paiements furent effectués en marks, suivant le cours moyen à Paris des 7 jours précédant le jour du paiement.

Bientôt, d'ailleurs, les cours du mark des journées précédentes cessant d'avoir une signification quelconque, les conversions furent faites au cours du jour. Mais, pour ne pas léser le personnel, il eut fallu le payer au jour le jour, ce qui était impossible.

Le remède à cette situation ne fut apporté que par la création du franc-Régie dont nous avons parlé au Livre I. Les paiements furent, dès lors, effectués en francs et complète satisfaction fut donnée par là au désir unanime du personnel allemand.

Au moment de l'établissement des barèmes en francs, une majoration de 20 % des salaires et traitements fut allouée, à titre de prime, aux anciens cheminots allemands ayant repris du service à la Régie. En considération des risques et des difficultés auxquels s'exposaient les cheminots volontaires, et des versements libéralement faits par le Reich aux grévistes,

cette majoration fut portée à 30 % le 1^{er} Août 1923 et à 100 % le 15 Août 1923.

Après la fin de la résistance passive, de nouvelles majorations durent être appliquées aux traitements et aux salaires de base, comme conséquence du coût croissant de la vie dans les T.O. : 80 % à dater du 15 Décembre 1923 (applicable aux cheminots récemment réembauchés) ; 140 % à dater du 1^{er} Février 1924 (applicable à l'ensemble des cheminots allemands).

A cette dernière date, un rajustement des salaires fut déterminé par la nécessité de tenir compte de la création de la monnaie allemande à valeur d'or et de rétablir la parité des traitements et salaires de la Régie avec ceux du Reich, nouvellement arrêtés sur la base du mark-or.

Enfin, dans le courant de Juillet 1924, un nouveau rajustement fut nécessaire pour maintenir la parité avec les barèmes du Reich remaniés en Mai et Juin, et correspondant à une notable augmentation des salaires des ouvriers et surtout des traitements des fonctionnaires (voir en Annexes n^{os} VIII et IX, les barèmes mis en vigueur par la Régie, le 16 Juillet 1924).

d) Frais de déplacement. - Avancement. - Congés.

Diverses questions intéressant le personnel furent réglées, concurremment avec la question des salaires. Comme pour ceux-ci, les décisions prises furent toujours basées sur les règles allemandes modifiées dans la mesure où elles devaient être adaptées au cas spécial de la Régie.

En particulier, les frais de déplacement furent calculés suivant les principes adoptés par le Reich, les taux seuls étant établis en rapport avec les nécessités du moment. Ces taux, fixés une première fois, en Juillet 1923, furent révisés et augmentés à dater du 1^{er} Février 1924.

Les congés furent également fixés suivant les règles en vigueur dans l'Administration allemande.

De même, encore, les règles allemandes furent appliquées en ce qui concerne l'avancement à l'échelon, compte tenu, toutefois, du temps d'absence de service correspondant à la résistance passive. Quant à l'avancement d'échelle, il était prononcé sur proposition des Chefs de service, soit en faveur d'agents particulièrement méritants, soit pour placer les agents au groupe de traitements ou de salaires correspondant aux fonctions réellement remplies par eux.

Les cheminots allemands venus à la Régie pendant la résistance passive furent particulièrement récompensés, dès le 1^{er} Janvier 1924, par les promotions d'échelles compatibles avec leurs fonctions et leurs capacités ou, tout au moins, par le gain d'échelons sur leur échelle.

D. - AUXILIAIRES ALLEMANDS ET ÉTRANGERS

Après la résistance passive, la Régie continua de faire appel aux auxiliaires allemands ou de nationalité étrangère et les embauchages ne furent point suspendus, quoique fortement ralentis du fait de la reprise de service des cheminots allemands.

Afin de tenir compte du courage et du dévouement déployés par les auxiliaires qui furent au service à la Régie pendant la résistance passive, tous ceux d'entre eux dont la manière de servir et les capacités l'ont permis, furent classés, à partir du 1^{er} Janvier 1924, sur les échelles allemandes de fonctionnaires ou d'ouvriers.

L'effectif de ces auxiliaires a été de 70 en Avril 1923, de 9.412 au 1^{er} Novembre 1923, de 7.751 au 1^{er} Juillet 1924 et de 7.476 au 1^{er} Octobre 1924.

Les salaires horaires des auxiliaires étaient établis en rapport avec les traitements ou salaires des cheminots allemands remplissant les mêmes fonctions, de telle manière que ces derniers leur fussent toujours un peu supérieurs.

E. - LOGEMENT - NOURRITURE - COOPÉRATIVES - ÉCONOMATS - COMPTOIRS DE VENTE - WAGONS-MAGASINS

Les agents des réseaux et les agents à l'essai, français et belges, bénéficièrent du logement gratuit, ainsi que de l'éclairage et du chauffage.

En vue d'assurer la répartition, suivant les droits résultant de la situation de famille et du grade des bénéficiaires, et aussi suivant l'ancienneté des demandes, des logements disponibles parmi ceux laissés à sa disposition, la Régie créa, dans tous les centres importants, des Commissions spéciales, chargées, en outre, d'effectuer les inventaires et d'assurer la livraison des prestations en nature dues par le Reich, tant pour l'entretien des logements que pour l'ameublement, le chauffage et l'éclairage.

Ces Commissions se tenaient en liaison étroite avec les Commissions militaires locales qui avaient reçu elles-mêmes des instructions précises du Commandement. La Régie était, d'ailleurs, représentée aux séances périodiques des Commissions militaires locales et des Commissions principales existant dans les plus grands centres.

Une autre grosse préoccupation de la Régie fut d'assurer à son personnel, et tout d'abord aux Français et aux Belges, au nombre de 16.000, avec le logement, la vie matérielle, par la création de *Comptoirs de vente* et *d'Economats*, partout où la nécessité s'en fit sentir.

Cette nécessité se manifesta surtout quand les familles des agents commencèrent à venir en grand nombre en Rhénanie, en augmentant le nombre des personnes dont il fallait assurer la subsistance.

Dès le mois de Juillet 1923, les Services de l'Intendance de l'Armée furent sollicités pour permettre et faciliter l'organisation de coopératives nouvelles. Grâce à la collaboration de l'Armée et de la Régie, les installations indispensables étaient réalisées au mois d'Octobre, tant dans la zone française que dans la zone belge.

En même temps, pour faciliter davantage le ravitaillement dans la région de la Ruhr où cette question, en raison de la densité des effectifs, présentait un intérêt tout particulier, la Régie se mit en rapport avec la « Société Coopérative Rouennaise », pour l'installation rapide de *Maisons de vente* en plusieurs points.

Dans certaines régions, enfin, à effectifs peu denses, et à communications difficiles (certaines lignes des Directions de Mayence, Trèves, Ludwigshafen), fut organisée la circulation, à jours fixes, de *Wagons-Magasins*.

Au moment où la vie matérielle devint particulièrement difficile, la Régie dut se préoccuper également des cheminots allemands. Pendant la résistance passive, d'ailleurs, en vue de faciliter le recrutement, la création d'organes de ravitaillement fut, dès le mois de Juillet 1923, étudiée de concert avec l'Armée et des dispositions furent prises pour l'installation de 22 *Economats* spéciaux, dans lesquels le personnel allemand trouvait, à des prix abordables, les denrées de première nécessité.

Il fut entendu que les installations seraient faites aux frais de la Régie, le Service de l'Intendance assurant le ravitaillement aux prix fixés par les tarifs de l'Armée, majorés, pour couvrir les frais d'exploitation, de la même manière que pour les Comptoirs de vente créés pour le personnel français et belge.

Indépendamment des Coopératives militaires, le personnel de la Régie disposait, au 1^{er} Juillet 1924, pour son ravitaillement, de :

- 32 Comptoirs de vente ;
- 47 Économats ;
- 20 Maisons de vente de la Société Rouennaise (dont 12 Comptoirs et 8 Économats) ;
- 14 Wagons-Magasins.

Un régime douanier spécial dut être institué pour les denrées mises en vente dans les Comptoirs, les Économats et les Maisons de vente.

Il est hors de doute que, sans le développement considérable donné à l'organisation de ravitaillement dont il vient d'être sommairement question, nos cheminots auraient difficilement traversé la crise de vie chère

qui a sévi de plus en plus durement depuis le commencement de l'année 1924 ; la situation de la Régie aurait pu en être ébranlée et peut-être même tout à fait compromise.

F. - L'ŒUVRE SCOLAIRE DE LA RÉGIE

Le problème du logement et de l'alimentation ne fut pas le seul à résoudre à l'arrivée en Rhénanie des familles des cheminots. La question de l'instruction des enfants se posa dès le début de la Régie. Celle-ci, recherchant tous les moyens de rendre ses agents à une vie normale, tout en facilitant les engagements nouveaux, se préoccupa de trouver une solution rapide à cette question.

Il existait déjà des écoles, dans certains centres importants, organisées par la H.C.I.T.R. ; mais il apparut de suite que l'organisation réalisée par les Autorités d'Occupation, en rapport avec les besoins d'alors, ne suffirait pas aux nécessités nouvelles. Dans les centres comme Düren, Mayence, Neuss, la Régie avait à s'occuper de plus de 200 jeunes enfants, et nombreuses étaient les localités où il y en avait plus de 20. Dès le début de Juin 1923, la création de nouveaux centres scolaires fut donc mise à l'étude.

Cette étude fit ressortir la nécessité de créer 31 postes nouveaux d'instituteurs, d'une part, pour renforcer l'effectif du personnel enseignant déjà installé en Rhénanie, et, d'autre part, pour équiper les nouvelles écoles, dont la création apparut indispensable.

Des pourparlers furent engagés avec la H.C.I.T.R., à la suite desquels, devant l'insuffisance des crédits dont cet organisme disposait pour l'Instruction Publique, la Régie consentit une subvention importante, pour permettre la création des postes nouveaux d'instituteurs reconnus nécessaires.

La Régie assura, en outre, la charge des traitements des institutrices des écoles qu'elle ouvrit elle-même.

Le personnel enseignant fut, en particulier, recruté parmi les femmes ou les filles d'agents possédant les capacités voulues.

Les institutrices reçurent un traitement mensuel variant, suivant le nombre d'élèves, de 300 à 400 francs. Ce traitement fut majoré, tout d'abord, de 100 francs, à partir du 1^{er} Janvier 1924. A la date du 1^{er} Avril 1924, une indemnité journalière de 5 francs vint s'y ajouter et cette indemnité fut portée à 10 francs, à partir du 1^{er} août 1924. Une allocation de première mise était, en outre, accordée.

Des écoles furent ainsi ouvertes, en Octobre 1923, à Oppenheim, Gross-Gerau, Alzey, Boppard, Call, Hermeskeil, Simmern, Erdorf, Beurig-Saarburg, Wengerohr ; puis, en Décembre 1923, à Karthaus, et, en Février 1924, à Schifferstadt.

Les écoles dont la création fut décidée à Wörth, Lauterecken et Kusel, ne purent, malheureusement, pas être ouvertes, faute de candidates pour les postes d'institutrices.

Dans la zone d'Aix-la-Chapelle, les écoles officielles ouvertes par les Autorités belges suffisant aux besoins, il ne fut pas nécessaire de procéder à l'organisation d'écoles de la Régie. Une subvention fut seulement consentie aux écoles belges existantes.

Dans les Territoires nouvellement occupés de la Ruhr, la question d'organisation d'écoles ne se posa que plus tard, lorsque les familles des agents furent autorisées à les y rejoindre.

Des écoles y furent créées en Mars et Avril 1924 par l'Autorité militaire ; elles le furent sans que la Régie eut à intervenir autrement que par une subvention mise à la disposition du Général Commandant la 77^e Division, pour les écoles d'Essen.

La Régie organisa, en outre, des cours gratuits d'allemand, pour ses agents et leurs familles, dans diverses localités, notamment à Wedau, Düren, Call, Mayence, etc... Par ailleurs, elle facilita aux enfants des cheminots français l'accès de l'École pratique industrielle créée à Kaiserslautern par la H.C.I.T.R.

G. - PRÉVOYANCE SOCIALE - CAISSE DE MALADIE, INVALIDITÉ, RETRAITES

Dès la création de la Régie, la question de l'organisation de la Prévoyance Sociale se posa pour le personnel franco-belge, comme pour le personnel allemand, d'autant plus impérieusement qu'on se trouvait dans un pays possédant des institutions de prévoyance nombreuses, importantes et complexes.

Cette question délicate fut réglée suivant des modalités tout à fait différentes pour le personnel franco-belge et pour le personnel allemand.

a) Personnel français et belge.

1^o *Maladie*. — Le personnel franco-belge mis à la disposition de la Régie au moment de sa création continua à bénéficier, en cas de maladie, de la gratuité des soins médicaux ; ceux-ci leur furent donnés par des médecins militaires alliés, ainsi que par des médecins locaux allemands. A la tête du Service médical de la Régie se trouvait le Médecin Inspecteur Général de l'Armée française, et dans chaque Direction régionale un médecin militaire, chef de service, assurait la direction du service de la circonscription. Cette organisation, mise sur pied et maintenue à titre défi-

nitif d'accord avec les Services de Santé des Armées d'Occupation, fut codifiée, pour le personnel français, par une Instruction du 9 Août 1923, et, pour le personnel belge, par une Instruction du 20 Octobre 1923.

Les deux Instructions, semblables dans leurs grandes lignes, avaient prévu, notamment, la gratuité des soins donnés au personnel allié par des médecins des Armées, ou, en cas de besoin, par des médecins allemands désignés dans chaque circonscription comme médecins de la Régie, — la fourniture des médicaments gratuitement jusqu'à une certaine échelle de traitement, et, au-dessus de cette échelle, à titre remboursable, aux tarifs de l'Armée, — l'hospitalisation des agents dans les hôpitaux militaires aux mêmes conditions que les membres de l'Armée auxquels les agents étaient assimilés, — la facilité, pour les familles des agents, de s'adresser au personnel médical de la Régie à des tarifs spéciaux.

Il convient de mentionner ici la participation de la Régie à l'œuvre du « Berceau Français », créée à l'Armée du Rhin en 1921, et destinée, d'une part, à donner aux familles adhérentes, contre une cotisation minime, des primes à la naissance, et, d'autre part, à assurer l'assistance médicale aux mères au cours de la grossesse, et l'hospitalisation au moment de l'accouchement.

Par autorisation de M. le Général Degoutte, Président de l'Œuvre du Berceau Français, les femmes des cheminots de la Régie furent admises à participer à tous les avantages du Berceau Français, au même titre que les femmes des militaires, moyennant une subvention à verser par la Régie.

Du 1^{er} Octobre 1923 au 30 Juin 1924, 135 femmes de cheminots français ont été ainsi hospitalisées par le Berceau Français.

Comme complément, un service de sages-femmes visiteuses fut organisé en 1924, dont les femmes des agents de la Régie bénéficièrent également.

2^o *Accidents. Offices français et belge.* — Dès le début de ses opérations, la Régie se préoccupa d'appliquer aux agents français les dispositions de la loi du 9 Avril 1898, concernant les accidents du travail. A cet effet, un accord fut négocié avec le Haut Commissariat français et le Ministère du Travail.

Aux termes de cet accord, la loi précitée devint applicable aux agents français de la Régie, qu'ils fussent détachés des Grands Réseaux français ou embauchés directement sur place.

En vue de cette application, il fut créé, en France, un Office de la Régie, constituant le dépôt fonctionnel nécessaire, au sens des lois de 1898-1905, pour que la législation française pût régir le contrat de louage d'ouvrage et que le personnel pût se prévaloir des dites lois. Le siège de l'Office fut établi à Paris, au siège de l'Administration des Chemins de Fer de l'État, le Chef de l'Office étant chargé de faire toutes les déclarations légales

d'accidents et les autorités judiciaires du ressort de l'Office étant compétentes pour connaître de tous les litiges éventuels.

Des accords ont été conclus avec les Administrations compétentes belges pour le règlement, dans des conditions analogues, des accidents de travail survenus à des agents belges, qui jouissaient du bénéfice de la législation belge en cette matière. L'Office belge fut installé à Bruxelles, au Ministère des Chemins de Fer.

Ces deux Offices de la Régie eurent à établir 373 dossiers d'accidents devant entraîner une incapacité permanente.

b) Personnel allemand.

La Régie voulut assurer, dès le début, au personnel allemand, le bénéfice de toutes les organisations d'assurance sociale en vigueur sous l'Administration allemande, conformément aux lois allemandes. A ce sujet, il y a eu lieu de distinguer, comme pour les salaires, les ouvriers (*Arbeiter*) des fonctionnaires (*Beamte*).

1^o *Ouvriers. Assurance maladie.* — Au cours de la résistance passive, le petit nombre d'ouvriers en service ne permettait pas de créer une caisse de maladie qui leur fut spéciale. On se borna, pendant cette période, à assurer les ouvriers aux Caisses locales, les cotisations, tant ouvrières que patronales, étant prises en charge par la Régie.

Le bénéfice des prestations légales (soins médicaux et pharmaceutiques, hospitalisation, secours pécuniaires de maladie, etc.) fut ainsi garanti à tous les ouvriers.

Après la cessation de la résistance passive, la Régie prépara une organisation autonome qui fonctionna dès le 1^{er} Janvier 1924, sous le nom de *Caisse de Maladie de la Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés*, et à laquelle, conformément à la loi allemande, tous les ouvriers furent obligatoirement affiliés, la cotisation globale étant pour 2/3 à la charge de l'adhérent et pour 1/3 à la charge de la Régie.

A la date du 1^{er} Août 1924, la Caisse de Maladie comptait 53.609 affiliés. Les prestations de la Caisse, du 1^{er} Janvier au 31 Juillet 1924, se sont élevées à 4.261.694 francs, ce qui correspond, en moyenne, à 20.000 francs par jour, en chiffres ronds.

Accidents. — Les cas d'accidents de travail furent traités en conformité du Code allemand des Assurances Sociales, la Régie étant son propre assureur.

A la date du 1^{er} Septembre 1924, des accidents mortels et des rentes partielles d'invalidité avaient été ainsi liquidées par les Services de Prévoyance de la Régie.

2^o *Fonctionnaires. Maladie.* — La Régie accordait, comme l'Administration allemande, aux fonctionnaires du Service actif (à l'exclusion des fonctionnaires du groupe supérieur), les soins gratuits, pour eux-mêmes et les membres de leur famille. La gratuité s'étendait aux soins donnés par les médecins spécialistes (oto-rhino-laryngologistes, oculistes, dermatologues) aux agents eux-mêmes. Des contrats furent conclus avec des médecins, dits *Médecins du Chemin de Fer*, ainsi qu'avec des spécialistes, pour réglementer ce service médical. A la date du 1^{er} Septembre 1924, la Régie avait ainsi passé 616 contrats avec les médecins du Chemin de Fer (en général, choisis parmi ceux qui exerçaient les mêmes fonctions sous l'Administration allemande) pour soins à donner à plus de 35.000 fonctionnaires allemands.

Il est à noter, d'autre part, qu'en cas de maladie, le fonctionnaire continuait, sans limitation de durée, à toucher son traitement intégral.

Accidents. — En cas d'accident en service, les soins médicaux et pharmaceutiques, la fourniture des appareils nécessaires au rétablissement de la capacité de travail, ainsi que l'hospitalisation, furent pris en charge par la Régie, le traitement continuant, d'ailleurs, à être payé, quelle que fût la durée de l'incapacité de travail.

Dans les cas d'accidents mortels, la Régie a déterminé les droits des survivants sur la base des prescriptions de la loi d'Empire du 17 Mai 1907 sur les pensions aux survivants des fonctionnaires.

H. - SECOURS INDIVIDUELS

Comme elle se le devait, la Régie est venue en aide aux agents nécessaires, appartenant à son cadre régulier ou non, sans différence de nationalité ou d'emploi, par des secours particuliers largement accordés.

TITRE II

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE, FINANCES, CONTENTIEUX ET DOMAINE

CHAPITRE I

ORGANISATION GÉNÉRALE ET EFFECTIFS

Au début de l'existence de la Régie, le Service de la Comptabilité Générale et des Finances avait dans ses attributions toutes les questions de Recettes, Dépenses, Comptabilité des gares et des Directions régionales, Finances, Contrôle des Recettes, Fabrication des billets, etc...

Après quelques mois d'organisation et de mise au point, la Section du Contrôle des Recettes passa, personnel et attributions, au Service de l'Exploitation. L'Atelier de la fabrication des billets, intimement lié au Contrôle des Recettes, fut détaché de la même façon, de la Comptabilité Générale.

Nous signalerons les difficultés considérables auxquelles dut faire face le personnel très réduit affecté, au début, aux diverses divisions de la Comptabilité Générale et des Finances qui avait tout à créer, en tenant compte de la diversité des méthodes de travail dans les Directions régionales ayant succédé aux Sections de C.F.C. et ayant maintenu le régime spécial des réseaux dont elles étaient issues, — de la lenteur et des difficultés des communications, — des sabotages par les Allemands avant leur départ des machines et des installations, — de la résistance des usagers du Chemin de Fer, etc...

Dès le début, le travail fut réparti entre les Sections suivantes :

- Secrétariat ;
- Recettes et écritures ;
- Dépenses : mandatements et vérifications ;
- Caisse Centrale et Finances ;
- Magasins Généraux d'Exploitation ;
- Approvisionnements Généraux ;
- Contentieux.

Cette division du travail fut maintenue jusqu'à la fin de la Régie.

Toutefois, en Octobre 1923, une section dut être constituée pour l'émission de la monnaie de la Régie dont il a été parlé au Livre I et, en

Décembre 1923, le Service du Contentieux fut réorganisé et renforcé pour s'occuper spécialement des questions de vols, sabotages, débets d'agents, contrats, etc... et de la gérance du Domaine.

L'effectif de la Comptabilité Générale et des Finances comprenait :

DATES	AGENTS des RÉSEAUX français et belges	AUXILIAIRES	CHEMINOTS ALLEMANDS
En Mars 1923	19	»	»
En Juin 1923	26	6	3
En Octobre 1923	29	14	4
En Décembre 1923	35	24	9
En Avril 1924.....	44	61	28
En Juillet 1924	56	109	19
En Octobre 1924	57	143	22

C'est donc avec un effectif de 222 agents que la Comptabilité Générale assurait son service, en dernier lieu. Ces agents, de toutes nationalités, durent être tout d'abord instruits. La différence des langues fut une difficulté que l'on conçoit ; la façon de travailler, particulière à chaque réseau, en fut une autre.

CHAPITRE II

RÉGIME FINANCIER DE LA RÉGIE

A. - BASES DU RÉGIME

Il convient de rappeler ici que le Décret du 1^{er} Mars 1923, qui a institué la Régie, a stipulé que le Directeur dressait le projet de Budget et exerçait, en matière de dépenses, les fonctions d'Ordonnateur, et qu'un second Décret, paru le 31 Mars 1923, régla les détails d'organisation du Service Financier de la Régie.

Les Budgets annuels de la Régie (le premier exercice allant du 1^{er} Mars au 31 Décembre 1923, les autres coïncidant avec l'année civile) devaient être présentés aux Gouvernements français et belge, après avis de la H.C.I.T.R., le premier avant le 1^{er} Mai 1923, les autres avant le 1^{er} Novembre de l'année précédant l'exercice auquel ils devaient se rapporter.

Les ressources nécessaires pour couvrir les déficits de la Régie ou pour compléter son fonds de roulement devaient lui être fournies, au fur et à mesure de ses besoins, par les Gouvernements français et belge, à titre d'avances remboursables.

Les bénéfices devaient être mis à la disposition des mêmes Gouvernements, en fin d'exercice, et venir, d'abord, en atténuation des avances faites par eux à la Régie.

Le Décret du 31 Mars 1923 fixait, en outre, le rôle et les attributions du Chef de la Comptabilité Générale et des Finances de la Régie et décidait que toutes les dépenses autres que celles se rapportant à l'exploitation proprement dite (par exemple, pour travaux complémentaires de premier établissement) ne pouvaient être engagées que sur l'autorisation des Gouvernements français et belge.

Il soumettait, enfin, la gestion financière de la Régie au contrôle d'un délégué du Ministre des Finances désigné d'un commun accord par les Gouvernements français et belge, après avis de la H.C.I.T.R.

B. - BUDGET

Le Décret du 31 Mars 1923 déterminait la forme du projet de budget provisoire de la Régie et ordonnait le classement des recettes et des dépenses de la Régie dans le cadre ci-dessous :

Recettes :

- Chapitre 1^{er}. — Grande vitesse ;
- Chapitre 2. — Petite vitesse ;
- Chapitre 3. — Recettes en dehors du trafic ;
- Chapitre 4. — Avances des Trésors français et belge.

Dépenses :

- Chapitre 1^{er}. — Personnel ;
- Chapitre 2. — Dépenses autres que celles du personnel ;
- Chapitre 3. — Dépenses diverses et extraordinaires ;
- Chapitre 4. — Remboursement sur avances des Trésors français et belge.

Pour la clarté des statistiques et la facilité du contrôle, le Chapitre 1^{er}, — Dépenses, — fut divisé en quatre articles :

- personnel français ;
- personnel belge ;
- personnel allemand ;
- personnel autre que français, belge ou allemand,

chacun de ces articles étant lui-même subdivisé en paragraphes :

- Services centraux ;
- Exploitation ;
- Voie, Travaux et Bâtiments ;
- Matériel et Traction.

Le cadre de ce budget étant jugé trop réduit, une nouvelle classification fut adoptée et mise en usage au début de 1924. Elle respectait, en la subdivisant rationnellement, la classification primitive.

C. - SITUATIONS

Le 7 de chaque mois, pour satisfaire aux prescriptions de l'article 2 du Décret du 31 Mars 1923 précité, une situation sommaire des recettes et des dépenses du mois écoulé était envoyée aux Gouvernements français et belge.

Une situation cumulée des recettes et des dépenses de la Régie était adressée, de même, mensuellement, à la H.C.I.T.R.

D. - AVANCES DES GOUVERNEMENTS FRANÇAIS ET BELGE

Au début de son exploitation, la Régie se trouva aux prises avec de grosses difficultés de trésorerie, car il fallait couvrir sans délai des dépenses considérables (personnel et matières d'approvisionnements initiaux), sans autre ressource immédiate que le faible produit du trafic commercial, insignifiant, en raison de la résistance passive.

L'absence de contre-partie, en recettes, pour la lourde charge des transports militaires, le délai nécessaire pour l'établissement des factures des transports de Réparations et de Restitutions et pour leur encaissement, la nécessité de constituer une encaisse aux gares, aux Directions régionales, etc... et d'obtenir crédit de la part de la Trésorerie aux Armées,

l'obligation de disposer d'une somme considérable pour le fonds de roulement des « Approvisionnements Généraux », contraignirent la Régie à faire appel au Gouvernement français qui lui accorda, au titre « Avances remboursables du Ministère des Affaires Étrangères », un crédit de 145 millions de francs, sur lequel elle fut autorisée, par Dépêche ministérielle du 7 Avril 1923, à faire un premier prélèvement de 82 millions de francs. Les prélèvements successifs effectués par la Régie sur le crédit en question de 145 millions de francs furent les suivants :

10 Juillet 1923	Fr.	82.000.000
20 Octobre 1923.....		33.000.000
16 Décembre 1923		30.000.000
	Fr.	<u>145.000.000</u>

Le tableau ci-dessous indique l'importance des besoins qui nécessitaient l'emploi de l'avance consentie :

Transports militaires impayés.....	Fr.	58.980.547 05
Transports de Réparations et de Restitutions à encaisser		41.040.369 16
Fonds de roulement des Approvisionnements Généraux		15.000.000 »
Solde créditeur à la Caisse Centrale du Trésor Public à Paris.....		12.296.482 44
Solde créditeur à la Trésorerie aux Armées (Secteur 77).....		1.529.432 63
Caisse Centrale de la Régie.....		1.307.480 84
Encaisses des gares et Caisses principales		29.101.749 05
TOTAL	Fr.	<u>159.256.061 17</u>

E. - REMBOURSEMENT DES AVANCES REÇUES

En Mai 1924, la situation de la Régie était complètement modifiée : le remboursement de 145 millions de francs et des intérêts de cette somme avait pu être réalisé en deux mois, dans les conditions suivantes :

Le 12 Mars 1924	Fr.	15.000.000 »
Le 31 Mars 1924		30.000.000 »
Le 23 Avril 1924		50.000.000 »
Le 12 Mai 1924		50.000.000 »
	Fr.	<u>145.000.000 »</u>
Le 31 Mai 1924 : intérêts et différence de change	Fr.	4.448.513 60
	Fr.	<u>149.448.513 60</u>

Le premier versement fut opéré directement au Trésor français, les autres par l'intermédiaire de la Caisse des Gages.

Destination des bénéfices. — Un arrangement intervenu le 12 Mai 1924, entre les Gouvernements français et belge, modifia le Décret du 31 Mars 1923, en stipulant que les bénéfices d'exploitation de la Régie devaient être versés à la Caisse des Gages.

Les versements en question furent faits suivant les disponibilités de trésorerie pour la période antérieure au 1^{er} Septembre 1924. A partir de cette dernière date, les excédents de recettes furent versés à l'Agent des Paiements des Réparations, ou à la Société allemande des Chemins de Fer, conformément aux accords de Londres du 30 Août 1924.

CHAPITRE III

SECRETARIAT

Le secrétariat du service de la Comptabilité Générale comprenait 3 bureaux :

Bureau d'Ordre ;
Bureau du Courrier ;
Bureau du Personnel.

a) Bureau d'Ordre.

Ce bureau avait la charge d'établir les relevés mensuels et décadaires des recettes et des dépenses, les situations financières, les renseignements statistiques, etc..., en rassemblant et en coordonnant les indications des Services Centraux et des Directions régionales.

Il avait à régler toutes les questions de matériel, fournitures, reproductions d'imprimés, préparation des séances d'adjudications, publications diverses, etc... Il était également chargé de la délivrance des billets de logement, bons de charbon, permis de circulation, pièces d'identité, etc..., pour le personnel de la Comptabilité Générale et des Finances.

b) Bureau du Courrier.

La correspondance à l'arrivée du service était remise en bloc au bureau du courrier qui, après enregistrement, en opérant la répartition entre les diverses divisions du service. En sens inverse, la reproduction ou la dactylographie des lettres et des instructions au départ étaient concentrées dans le même bureau, qui assurait l'expédition du courrier.

c) Bureau du Personnel.

Le bureau du personnel tenait à jour les dossiers individuels des agents de la Comptabilité Générale, y compris ceux des Magasins Généraux d'Exploitation et des Magasins Annexes. Il établissait les états de solde, les mutations, les projets de cadres, les prévisions, le classement des agents, etc... Il avait à s'occuper de toutes les opérations relatives aux recrutements, congés, maladies, secours, rapatriement du personnel du Service.

Après le transfert du Réseau à la Société allemande des Chemins de Fer, la tâche du Secrétariat fut particulièrement lourde. C'est lui, en effet,

qui dut préparer l'évacuation des services comptables, absorber les derniers effectifs des Directions régionales chargés de remettre aux Services Centraux la situation des organisations régionales et locales, recevoir les archives des autres bureaux à transférer au Service de Liquidation de la Régie à Paris, prendre enfin la suite des questions en instance des Services Centraux, au fur et à mesure de leur disparition, soit pour en faire remise au Service de Liquidation précité, soit pour y donner suite lui-même, en cas de licenciement complet du service intéressé.

CHAPITRE IV

RECETTES ET ÉCRITURES

A. - RECETTES BUDGÉTAIRES

Les recettes se composaient :

1^o des recettes du trafic (transports de voyageurs, transports commerciaux G.V. et P.V., transports militaires, transports de Réparations, etc...);

2^o des recettes en dehors du trafic (produits du Domaine et de la vente des objets mobiliers, produits des locations de matériel, produits divers accidentels, etc...);

3^o des sommes avancées par les Gouvernements français et belge pour parer aux insuffisances du produit net et dont il a été question plus haut.

Une Instruction provisoire fut lancée le 25 Avril 1923 pour la comptabilité des recettes.

La comptabilité des gares et des caisses principales établie au siège de chaque Direction régionale, fut réglementée par le Contrôle des Recettes. Ce Service donnait connaissance, mensuellement, à la Comptabilité Générale, *des Produits de l'Exploitation* répartis dans le cadre de la classification budgétaire élargie comme suit :

Chapitre 1^{er}. — Grande Vitesse :

Transports militaires ;

Transports de Réparations ;

Transports commerciaux :

Voyageurs ;

Bagages et chiens ;

Messageries et marchandises ;

Divers.

Chapitre 2. — Petite Vitesse :

Transports militaires ;

Transports de Réparations ;

Transports de Restitutions ;

Transports commerciaux ;

Transports en service (dont la contre-partie était comptabilisée en dépenses par chaque service).

Les recettes recouvrées par la Caisse Centrale étaient immédiatement imputées aux comptes budgétaires ou de trésorerie, indiqués sur les ordres d'encaissement émis par la Section des Recettes.

Les recettes constatées à l'intervention du Contrôle des Recettes et provisoirement classées au compte « Recettes à imputer » (voir comptes de Trésorerie), suivant leur nature, étaient, ensuite, imputées aux différents comptes auxquels elles devaient appartenir, savoir : celles recouvrées en vertu d'ordres d'encaissement émis sur les caisses des gares et des Caisses principales, au moyen de ces ordres d'encaissement ; les autres, au moyen de certificats d'imputation qui faisaient ressortir l'ensemble des recouvrements du mois provisoirement portés au compte « Recettes à imputer ».

A la clôture de l'exercice, les gares et Caisses principales dressaient un état détaillé des sommes restant à recouvrer par nature de recettes.

Les recettes en dehors du trafic, constatées par les services compétents, faisaient l'objet de factures de sommes dues, transmises à la Comptabilité Générale. Celle-ci établissait les Ordres d'encaissement nécessaires pour opérer la ventilation des recettes entre les articles :

- Vente des marchandises en épave ;
- Vente de produits divers ;
- Vente de récoltes ;
- Locations de terrains, immeubles, buffets, etc... ;
- Location de matériel roulant par voie d'échange ;
- Location de matériel roulant par traités spéciaux ;
- Recettes diverses et accidentelles.

Il convient de signaler ici qu'il fut trouvé, dans certaines gares ou caisses de Directions, des chèques ou avis de virement non suivis d'encaissement, des titres ou coupons d'actions, d'obligations de l'État allemand, de firmes industrielles, de banques, etc..., ainsi que des cautions de banques déposées en garantie de paiement de frais de transport atermoyés, de redevances, de loyers, etc...

Tous ces titres furent dirigés sur la Comptabilité Générale où ils furent inventoriés, mis en sûreté, et repassés à la Reichsbahn en Novembre 1924, lors de la remise du Réseau de la Régie qui lui fut faite. Un double de l'inventaire fut envoyé, sur sa demande, au Ministère des Finances (Mouvement Général des Fonds) à Paris.

1^o *Vente des marchandises en épave.* — L'Ordonnance n^o 171, en date du 9 Mai 1923, déterminait la destination à donner aux marchandises restées en souffrance sur le réseau rhénan.

Cette Ordonnance attribua à la Régie, en compensation des frais supportés par elle, une somme qui, pour simplifier les opérations, fut

fixée forfaitairement à 10 % du montant du produit net de chaque vente. Les Services de Restitutions et, particulièrement, le Service franco-belge de Liquidation des marchandises en souffrance furent chargés des opérations de vente, et la Comptabilité Générale et des Finances eut à se mettre en rapport avec lesdits Services, afin d'encaisser, par l'intermédiaire de sa Caisse Centrale, les sommes qui lui revenaient.

2° *Vente de produits divers.* — Sous cette rubrique, furent encaissés les produits des ventes de matériaux, balayures, paille, foin, fumier, scories, poussier de charbon, cendres, vieux bois, etc... opérées par les services intéressés. Nous signalerons, notamment, que des marchés furent passés, après appels à la concurrence, pour la vente des fumiers provenant de la désinfection des wagons ayant servi au transport des animaux.

3° *Vente de récoltes.* — Sous ce titre, furent comptabilisés les encaissements des produits de la vente de fruits, foin, etc... provenant du domaine du réseau.

4° *Locations de terrains, immeubles, buffets, etc...* — Le Service du Domaine fut rattaché, en Janvier 1924, à celui du Contentieux pour former la 7^e Section de la Comptabilité Générale. La question de la location des terrains, immeubles, buffets, etc... est exposée plus loin, au chapitre réservé à cette section. Le Service du Domaine établissait les factures ; la Comptabilité Générale lançait les Ordres d'encaissement correspondants et poursuivait la comptabilisation.

5° *Location de matériel roulant par voie d'échange.* — Ce poste devait recevoir le solde, s'il était en faveur de la Régie, du compte de Trésorerie : Location de matériel roulant par voie d'échange (voir sous le titre « Comptes de Trésorerie »).

6° *Location de matériel roulant par traités spéciaux.* — Ce compte budgétaire a reçu, en fin d'exercice, le solde nécessairement créditeur du compte de trésorerie portant la même désignation (voir sous le titre « Comptes de Trésorerie »).

7° *Recettes diverses et accidentelles.* — Les produits accidentels ou divers en dehors du trafic furent comptabilisés sous le titre « Recettes diverses et accidentelles ».

Les comptes budgétaires de recettes étaient tenus par la Section des Recettes de la Comptabilité Générale, chargée, en outre, de la tenue des comptes de Trésorerie et, par voie de conséquence, de la vérification des titres de constatation des recettes, de l'émission des Ordres d'encaissement, etc...

De même, cette Section tenait le livre journal centralisateur et établissait les balances générales des comptes.

B. - COMPTES DE TRÉSORERIE

Dès réception du Décret du 31 Mars 1923, une instruction provisoire régla la tenue des comptes de trésorerie qui furent classés en trois groupes :

- Comptes des correspondants ;
- Comptes des Services spéciaux ;
- Comptes divers.

Un examen rapide du mécanisme de chacun de ces comptes permettra de fixer les idées sur les relations de la Régie avec ses correspondants, banquiers, etc...

a) Comptes des correspondants.

Trésorerie aux Armées et Secteurs postaux. — Le Service de la Trésorerie de la Régie devant se faire par l'intervention du Trésor français, une entente était nécessaire avec ses représentants en Rhénanie : les Payeurs aux Armées.

Les pourparlers entamés dès Avril 1923 avec le Directeur de la Comptabilité Publique et le Payeur Général, Directeur du Service Central de la Trésorerie aux Armées, aboutirent rapidement à un accord sur tous les points envisagés.

Le Secteur postal 77, établi à Mayence, à proximité de la Direction Générale de la Régie, fut chargé de centraliser toutes les opérations de Trésorerie de la Régie et de tenir le compte courant de cet organisme vis-à-vis du Trésor français.

La Régie fut autorisée à verser ses disponibilités, en francs, comme aussi en marks, dans les caisses des Secteurs postaux de l'Armée du Rhin établis au siège des Directions régionales. Plus tard, cette facilité fut étendue à tous les Secteurs postaux, ce qui décongestionna certaines Caisses principales ou recettes centralisatrices.

Des gares importantes, telles que Dortmund, Bochum, Wiesbaden, Neustadt, Kaiserslautern, etc... purent aussi opérer directement le versement au Trésor de leurs disponibilités, au compte de la Régie. Les reconnaissances provisoires de versement mod. 8, délivrées par les Secteurs, étaient échangées, à la diligence de la Comptabilité Générale, contre des reçus définitifs du Secteur postal 77 qui en inscrivait le montant au crédit du compte de la Régie, suivant les indications des ordres d'encaissement établis par celle-ci.

Les retraits de fonds, demandés exclusivement par la Comptabilité Générale et assignés en paiement sur l'un quelconque des Secteurs postaux, devaient, pour être valables, être visés par le Payeur du Secteur postal 77,

chargé de veiller à l'existence de la provision suffisante. Grâce à ce procédé, les subventions nécessaires dans certains centres, notamment pour la paye du personnel, furent fournies sans difficulté aux Caisses principales ou aux gares intéressées. Des ordres de retraits de fonds purent ainsi être émis au profit de Banques agréées, c'est-à-dire de banques françaises établies en Territoires Occupés et avec lesquelles le Trésor français était en compte, en vue de permettre à la Régie d'opérer ses paiements par virements.

Les ordres de retraits de fonds étaient centralisés, après paiement, au Secteur 77 qui les remettait, en vue de leur vérification, à la Comptabilité Générale avec l'extrait décadaire de son compte.

Les insuffisances de crédit du début furent couvertes par les avances consenties à la Régie par le Trésor français.

Soumissionnaires ; leur compte de cautionnement. — Le titre de ce compte indique par lui-même ce dont il s'agit.

Compagnies de Chemins de fer correspondantes. — Les réseaux métropolitains avaient fourni à la Régie du personnel et, pour la plupart, les fournitures, approvisionnements, etc., nécessaires au début pour assurer le service, paralysé par les sabotages et la résistance passive. Ces réseaux, pour la facilité du personnel, versèrent la solde de nombreux agents aux délégués désignés par ceux-ci et se couvrirent en faisant reprise sur la Régie tant des sommes payées pour son compte, que des charges patronales. Les comptes courants ouverts dans les livres de la Régie, au nom de chacun des Réseaux français, de l'État belge, etc., ont permis la liquidation aisée des comptes réciproques. Pour permettre la vérification, des extraits de comptes mensuels étaient établis et adressés aux Réseaux intéressés.

Banques. — Le 8 Juillet 1923, une Instruction provisoire fut mise en vigueur pour régler l'encaissement des recettes par virements de comptes ou chèques barrés. Les caisses de la Régie devaient accepter des firmes ou particuliers autorisés par le Service de la Comptabilité Générale et des Finances, en paiement des sommes dues, à titre quelconque, à la Régie :

- les virements sur l'une des quatre banques agréées par la H.C.I.T.R. ;
- les chèques barrés sur l'une de ces banques ou sur un autre établissement étant lui-même en compte avec l'une de ces banques.

Les chèques et virements étaient versés immédiatement comme espèces à la Caisse Centrale. En fait, les titres en question furent concentrés par la Section des Recettes qui prit la charge des recouvrements.

Cette disposition fut adoptée en vue de faciliter les opérations de paiement, à une époque où l'avilissement régulier du mark donnait au problème monétaire en Rhénanie une acuité toute particulière.

De nombreuses autorisations furent sollicitées par les clients de la Régie et accordées à titre précaire et révocable.

La chute de plus en plus rapide du mark, la pénurie de devises appréciées, entre autres motifs, amenèrent la Régie à émettre une monnaie spéciale dont il a été parlé au Livre I (Billets de la Régie « Le Franc-Régie »). Cette émission eut pour effet de dissiper rapidement le malaise intense qui régnait en Rhénanie et dans la Ruhr en matière monétaire. La monnaie de la Régie pouvant être obtenue en échange de chèques présentant des garanties suffisantes, provoqua un accroissement des acceptations de chèques par celle-ci.

Pour aider sa clientèle dans la plus large mesure possible, la Régie instaura, en Décembre 1923, le régime des comptes de paiement atermoyés de frais de transport.

Moyennant le dépôt d'une provision de garantie sensiblement égale au total des frais de transport d'une semaine, les usagers de la Régie purent régler chaque mardi les frais de transport dus pour la semaine précédente, en un chèque tiré sur une banque française, belge, allemande ou autre. La provision de garantie pouvait, elle-même, être constituée par chèque.

Les firmes n'ayant pas sollicité ou n'ayant pas obtenu l'autorisation de payer à terme leurs frais de transport, purent toujours obtenir les Francs-Régie nécessaires, contre des chèques remplissant les conditions de garantie exigées.

Enfin, certaines sociétés, fournisseurs de la Régie, furent dispensées de déposer la provision de garantie, les frais de transport et le prix des fournitures étant réglés par compte courant ouvert dans les écritures de la Régie.

Le tableau ci-dessous indique le mouvement des chèques acceptés par la Régie, d'Octobre 1923 à Septembre 1924. Il permet d'estimer l'importance des opérations effectuées par ce moyen et les facilités accordées au public :

MOIS	NOMBRE DE CHÈQUES	MONTANT
Octobre 1923.....	70	170.000 »
Novembre.....	225	475.000 »
Décembre.....	265	1.751.626 54
Janvier 1924.....	306	7.930.928 19
Février.....	704	32.963.024 11
Mars.....	1.339	46.193.261 44
Avril.....	1.922	59.481.070 06
Mai.....	1.951	56.538.599 24
Juin.....	1.781 (grève Ruhr)	47.800.305 76
Juillet.....	1.952	60.707.177 02
Août.....	1.906	62.863.045 08
Septembre.....	1.818	60.825.043 97
Ensemble.....	14.239	437.699.081 41

Jusqu'en Novembre 1923, la Régie n'a pas eu de compte ouvert en banque. Pour le recouvrement des chèques envoyés par les gares et Caisses principales, accompagnés de bordereaux de versement, la Comptabilité Générale s'adressa, d'une part, aux banques de Mayence en relation de compte avec le Secteur postal 77, centralisateur des opérations de trésorerie de la Régie, pour les chèques tirés sur des banques situées en Rhénanie, d'autre part, à la Caisse Centrale du Trésor Public, à Paris, pour les chèques émis sur les banques situées en France.

Les banques de Mayence créditaient le Secteur postal 77, pour le compte de la Régie, du montant des chèques encaissés.

Pour faciliter les opérations à Paris, la Régie sollicita et obtint, en Novembre 1923, l'autorisation d'avoir un compte de dépôts à la *Caisse Centrale du Trésor Public*, à Paris, au crédit duquel furent inscrits les montants des chèques recouverts.

Par la même occasion, la possibilité fut donnée à la Régie de recevoir directement à son compte, à Paris, les virements ou versements de l'Office des Houillères Sinistrées, des Services de Restitutions, etc., et de régler ses fournisseurs français au moyen de chèques tirés sur la Caisse Centrale du Trésor Public.

Pour les raisons mêmes qui justifiaient l'ouverture d'un compte courant à son nom, à la Caisse Centrale du Trésor Public, à Paris, la Régie obtint, également au début de Mars 1924, l'autorisation de se faire ouvrir un compte courant en francs belges, à la *Banque Nationale de Belgique*, à Bruxelles. Ce compte, alimenté au moyen de chèques passés par la Régie à la Banque, donna à la Régie la possibilité de régler les fournisseurs belges qui le désiraient en chèques sur la Banque Nationale de Belgique.

La production d'extraits de compte mensuels permit d'assurer une concordance régulière entre les écritures des banques et celles de la Régie.

Les écritures relatives à la réception, à la mise en recouvrement et à l'encaissement des chèques furent tenues par la Section des Recettes, qui dut, à partir de Mars 1924, affecter 5 agents à ce travail.

Notons en passant que, sauf pour un cas qui fut soumis aux tribunaux, aucune difficulté ne s'est produite au cours du recouvrement des milliers de chèques acceptés par la Régie.

b) Comptes des Services spéciaux.

Le compte *Trésors français et belge* fut utilisé pour l'inscription des opérations d'avances consenties à la Régie par les Gouvernements français et belge, les remboursements de la Régie, etc...

Le *Fonds de roulement des Approvisionnements Généraux* fut crédité de la valeur des matières et approvisionnements trouvés le 1^{er} Mars 1923

sur le Réseau. Une avance de 15 millions, consentie par le Gouvernement français et comprise dans l'avance totale de 145 millions signalée plus haut, pour constituer le fonds de roulement initial, fut remboursée au début de 1924.

Parmi les comptes de Services spéciaux, le plus important était celui des *Approvisionnements Généraux*.

Ce compte prit à son débit la valeur des objets et matières trouvés le 1^{er} Mars 1923 et inventoriés par les Services intéressés. A défaut d'autres renseignements, les estimations furent déterminées en tenant compte de l'état des matières, de leur prix sur les marchés voisins, etc., ainsi que du prix de revient des objets et matières similaires achetés pour l'exploitation du Réseau.

Par contre, il reçut crédit des cessions faites aux services consommateurs et de l'aliénation des vieilles matières. Son solde représentait donc, en principe, la valeur des objets et matières restant en stock. Les redressements utiles furent opérés à la suite des inventaires prescrits. La question des Approvisionnements Généraux sera, d'ailleurs, examinée en détail, plus loin.

c) Comptes divers.

Les titres de ces comptes se passent pour la plupart d'explication. En voici l'énumération :

Retenues à différents titres ;

Location de matériel roulant par voie d'échange, qui fut affecté des soldes en faveur ou en défaveur de la Régie, provenant des décomptes de matériel établis avec les Compagnies correspondantes, par application des accords de Stresa ;

Location de matériel roulant par traités spéciaux ;

Opérations pour comptes de services de la Régie ou de tiers ;

Gares, Stations et Caisses principales : leur compte courant ;

Recettes à imputer ;

Encaissements à régulariser ;

Paiements à régulariser.

Débets d'Agents. Ce compte était tenu d'après les Arrêtés de débits pris par le Directeur de la Régie. Il retraçait les encaissements opérés en diminution des débits, les remises accordées par le Directeur, etc... Le solde de ce compte, nécessairement débiteur, représentait le total des déficits dont les agents de la Régie restaient redevables ;

Remboursements et Restitutions où figuraient, en attendant leur remboursement ou la régularisation, les sommes encaissées pour le compte

de services ou de tiers, à tous titres. Le transport du solde de ce compte à l'exercice suivant était justifié par un état détaillé.

C'est au crédit du compte *Remboursements et Restitutions* que furent portées les provisions de garantie reçues des firmes désireuses de régler hebdomadairement leurs frais de transport.

Le montant total de ces provisions atteignait :

Le 31 Janvier 1924	Fr.	4.655.064	18
Le 28 Février 1924		7.333.647	26
Le 31 Mars 1924		11.447.638	66
Le 31 Mai 1924		12.646.758	66
Le 31 Juillet 1924		14.001.347	16

Ce dernier chiffre s'est maintenu à peu près sans changement jusqu'à fin Octobre.

D'autres comptes de trésorerie furent ouverts, par la suite, d'après les besoins, notamment à la poste allemande.

Certaines Firmes (Office des Houillères Sinistrées, Hibernia, Gebrüder Schöndorf, Gelsenkirchener Bergwerks A. G., Friedrich Heinrich, etc...), étant à la fois fournisseurs et clients de la Régie, celle-ci consentit à l'ouverture de comptes courants réciproques avec règlements périodiques des soldes.

Un compte de services spéciaux *Fonds d'Assurances des Bagages et marchandises G.V. et P.V.* fut créé pour l'inscription du montant des primes versées par les expéditeurs ou destinataires des transports assurés et des sommes employées au paiement des indemnités pour pertes et avaries des bagages et marchandises assurés. Le reliquat laissé par ce compte s'est élevé à 3.949.623 fr. 83 c.

Comme suite à ses Ordonnances n° 156 et n° 162, la H.C.I.T.R. décida, à partir de Juin 1923, d'attribuer à la Régie des indemnités pour la réparation des dommages causés au Chemin de Fer, à son matériel, etc., par les actes de sabotage. Un compte de trésorerie fut ouvert sous le titre suivant :

Réserve pour dépenses exceptionnelles (réfection ou grosses réparations des voies et bâtiments ou du matériel, indemnités au personnel ou aux tiers, etc.) occasionnées par les actes de sabotage, pour la comptabilisation des sommes attribuées à la Régie et recouvrées par elle. Le montant total de ces indemnités a atteint 3.618.934 fr. 30 c. Les indemnités, attribuées après estimation du préjudice causé, ayant compensé des dépenses supportées par la Régie et comptabilisées sous les chapitres 1 et 2 de la classification budgétaire, le solde du compte « Réserve pour dépenses exceptionnelles occasionnées par les actes de sabotage » était passé aux « Recettes en dehors du Trafic », lorsqu'il en existait un.

Les *Avances remboursables aux Directrices des écoles* de la Régie, pour achat de fournitures scolaires, firent l'objet d'un compte ouvert sous ce titre à la date du 30 Octobre 1923.

Le service de trésorerie de la *Caisse de Maladie*, instaurée le 1^{er} Janvier 1924, était assuré par la Comptabilité Générale. La Caisse de Maladie a été considérée comme un correspondant. Un compte courant lui a été ouvert pour l'inscription des opérations (encaissements et paiements) faites pour son compte. Après comptabilisation, les pièces justificatives étaient remises au Service de Prévoyance, contre acquit, et faisaient l'objet d'avis de débit ou de crédit.

Sur les comptes de trésorerie, il a été émis au total plus de 24.000 Ordres d'encaissement.

CHAPITRE V

DÉPENSES

A. - ORDONNATEURS SECONDAIRES ET RÉGISSEURS

La Régie, créée le 1^{er} Mars 1923, n'ayant effectivement pris la gestion du réseau rhénan que le 19 Mars, les Sections de Chemins de Fer de Campagne continuèrent à assurer jusqu'à ce moment le paiement de certaines dépenses et à demander l'aide des réseaux métropolitains en matériel, imprimés, etc. Dès le début, il fallut étudier les ressources et les nécessités du Réseau pris dans son ensemble, pour substituer, aussi rapidement que possible, un système uniforme et bien approprié au régime d'autonomie qui avait été celui de chacune des sections de C.F.C. Celles-ci, tout en appliquant généralement les règles de comptabilité imposées par l'Armée, avaient, en effet, conservé les méthodes de leur réseau d'origine.

En vertu des pouvoirs qui lui étaient conférés, le Directeur de la Régie délégua, le 5 Avril 1923, d'une manière permanente, en qualité d'Ordonnateurs secondaires :

Le Chef de la Comptabilité Générale et des Finances, pour les dépenses de la Direction Générale (comptes budgétaires et comptes de trésorerie) ;

Les Chefs de Service de l'Exploitation, du Matériel et de la Traction, de la Voie et des Bâtiments, chacun en ce qui le concernait, pour les dépenses des Services Centraux (comptes budgétaires) ;

Les Présidents des Directions régionales, pour les dépenses des Services régionaux (comptes budgétaires).

A la même date, et pour faciliter le service, le Directeur de la Régie autorisa l'avance, sur mandat des Ordonnateurs secondaires et sans justifications préalables, d'une somme maxima de 40.000 francs par service, aux agents spéciaux désignés par les Ordonnateurs secondaires et sous leur propre responsabilité (article 94 du Décret du 31 Mai 1862, modifié par Décret du 1^{er} Octobre 1919), à l'effet de régler les menues dépenses ou certaines dépenses urgentes.

Il importait aussi de fixer, avec les Sections de C.F.C., la répartition des recettes et des dépenses faites par ces Sections, du 1^{er} au 19 Mars 1923, pour le compte de la Régie. Il fut entendu, en particulier, que celle-ci prendrait à sa charge tous les faits comptables depuis le 1^{er} Mars 1923 et paierait aux Sections le matériel cédé par elles.

Solde du Personnel. — Des imprimés nouveaux, accompagnés d'instructions, furent adressés dès la mi-Avril 1923, aux Directions régionales

et aux Services intéressés, pour assurer la solde du personnel d'une manière uniforme et par les soins directs de la Régie.

Les réseaux métropolitains consentirent, pour faciliter la tâche de la Régie, à établir les décomptes de la solde réseau des agents français et belges, et à classer ceux-ci suivant leur affectation à la Régie. Des facilités furent offertes aux cheminots pour faire payer leur solde de réseau à leurs délégataires en France, ou pour la faire verser à un compte en banque, directement, par leur réseau d'origine.

Des accords intervinrent, en même temps, avec les autorités militaires, pour la prise en charge par la Régie de la solde des agents de la 50^e section française de C.F.C. et de la S.C.F.C./P.R. belge, mis par ces autorités au service de la Régie. Une convention spéciale fut conclue, fin Avril 1923, pour régler également les conditions du détachement des sapeurs de chemins de fer de l'Armée du Rhin à la Régie.

La situation troublée obligeait nombre d'agents à solliciter des avances sur leurs salaires, traitements ou indemnités. Une circulaire, en date du 18 Juin 1923, fixa les règles d'octroi et de comptabilisation de ces avances.

B. - ORGANISATION GÉNÉRALE DU RÉGIME DES DÉPENSES

L'Instruction sur la comptabilité des dépenses, datée du 1^{er} Juillet 1923, réglementa dans son ensemble le service des dépenses.

Elle détermina exactement la nature des dépenses, les conditions d'application de la loi du 10 Août 1922 et du décret du 15 Juin 1923 sur les autorisations de dépenses, la personnalité et la responsabilité des liquidateurs, le mode de constatation et de liquidation des droits acquis. Elle régla le mandatement et l'ordonnancement des dépenses, l'usage des ordonnances de paiement délivrées par le Directeur de la Régie, au profit ou au nom d'un ou plusieurs créanciers, et des ordonnances de délégations par lesquelles le Directeur autorisait les Ordonnateurs secondaires à disposer d'un crédit ou d'une portion de crédit, par des mandats de paiement au profit d'un ou de plusieurs créanciers ; les ordonnances, délivrées distinctement par chapitre et exercice, étaient soumises au visa du Contrôleur des Dépenses engagées. Enfin, elle indiqua les prescriptions à observer dans la rédaction des mandats de paiement, l'usage de ces pièces, les justifications, etc...

En fait, cette Instruction constituait une adaptation des règles de la Comptabilité publique française à la situation spéciale de la Régie. Elle fut la base de l'organisation du service « Dépenses ».

Ce service fut divisé en sections, spécialisées chacune dans un genre de travail nettement défini, dont la nomenclature est donnée ci-après :

a) Dépenses des Services de la Direction Générale et des Services Centraux.

Mandatement des dépenses budgétaires des Services de la Direction Générale (Secrétariat Général, Comptabilité Générale, etc.).

— Dépenses de personnel en traitements, salaires, primes et indemnités, classées suivant l'origine des agents : personnel des Réseaux français, des Réseaux belges, personnel allemand et autre personnel. Les traitements et salaires du personnel étaient ordonnancés et mandatés pour le net à payer, déduction faite des retenues de toute nature exercées sur ces traitements et salaires. Les retenues étaient mandatées au nom du Caissier Central pour en faire recette à chacun des comptes correspondants. Les factures des Réseaux français et belges, pour les traitements payés par eux pour le compte de la Régie, faisaient l'objet d'un mandatement au nom du Caissier Central, à charge d'en créditer les comptes courants des réseaux intéressés.

Le régime spécial d'exploitation de la Régie entraînant à des déplacements fréquents du personnel franco-belge, une Instruction, parue le 21 Septembre 1923, régla les conditions du paiement éventuel des émoluments de ces agents à un tiers accrédité par l'ayant droit et du paiement des sommes dues par un bureau autre que celui qui avait émis le mandat de paiement.

— Dépenses en subventions aux Caisses de retraites et à la Caisse de maladie créée le 1^{er} Janvier 1924, en allocations, secours, indemnités, subventions diverses (œuvres scolaires) ; dépenses du service médical instauré pour tout le personnel avant la création de la Caisse de maladie et maintenu, après le 1^{er} Janvier 1924, pour les agents non affiliés à cette Caisse.

— Dépenses autres que celles du personnel : frais de bureau et divers des Services de la Direction Générale, du Service médical et frais divers.

— Dépenses extraordinaires et imprévues.

— Versements au Trésor, puis à la Caisse des Gages, des excédents de Recettes.

— Inscription et vérification des dépenses budgétaires des Services de l'Exploitation, du Matériel et de la Traction, de la Voie et des Bâtiments. Ces Services assuraient le mandatement des dépenses qui leur incombait et transmettaient à la Comptabilité Générale les pièces comptables justificatives du paiement. Après vérification et inscription à un registre de développement, suivant la classification budgétaire, les mandats de paiement étaient adressés à la Caisse Centrale. Tous les mandats étaient soumis au visa, pour Bon à payer, du Chef de la Comptabilité Générale.

La même Section assurait la rédaction des avis de paiement et de comptabilisation des dépenses sur comptes de Trésorerie. Seul, le Service de la Comptabilité Générale était autorisé à émettre des avis de paiement sur ces comptes, énumérés plus haut (Section Recettes).

b) Approvisionnements Généraux.

Ce compte mérite une mention spéciale, à cause de l'importance des opérations qui l'affectaient. Les bureaux des Approvisionnements des Services du Matériel et de la Traction, de la Voie et des Bâtiments, comme aussi les Magasins Généraux, remettaient à la Section « Dépenses » toutes les factures relatives à leurs achats, après vérification, et appuyées de toutes justifications nécessaires. A titre d'indication, il a été émis, sur le compte « Approvisionnements Généraux », pour chacun des mois suivants :

en Décembre 1923 : 186 avis de paiement pour ...	Fr. 18.776.046 98
en Février 1924 : 273 avis de paiement pour	16.739.589 11
en Avril 1924 : 422 avis de paiement pour	24.269.020 64
en Juillet 1924 : 615 avis de paiement pour	22.278.444 97
en Septembre 1924 : 619 avis de paiement pour ...	30.041.587 90

D'une manière générale, les fournisseurs établissaient leurs factures en devises étrangères : marks-or, dollars, etc., ou en francs français basés sur le cours d'une devise étrangère à une date déterminée.

c) Vérification des dépenses des Directions régionales.

Les Directions régionales liquidaient, mandataient et, dans la plupart des cas, payaient elles-mêmes leurs dépenses budgétaires. Elles établissaient leurs pièces de dépenses dans la même forme que les Services de la Direction Générale. Toutefois, dans le but d'éviter des retards dans le paiement, le Bon à payer, lorsqu'il était nécessaire, n'était donné qu'a posteriori.

Les Directions régionales envoyaient leurs pièces de dépenses à la Comptabilité Générale, à des dates déterminées, contre récépissé. Ces pièces étaient vérifiées à tous les points de vue et leurs montants ventilés dans les postes de la classification budgétaire, de manière à assurer la concordance avec la comptabilité des Directions.

La Régie réglait par compte courant les redevances dues à la Poste allemande pour les taxes téléphoniques pour l'ensemble du Réseau : les formules bilingues, servant de notes des taxes, étaient envoyées par les Services intéressés à la Comptabilité Générale qui procédait aux vérifications et règlements.

d) Contrôle des dépenses engagées.

Le Décret du 31 Mars 1923, dans son Article 7, contenait la disposition suivante : « Un Contrôleur des Dépenses Engagées est nommé auprès de la Régie. Il exerce sur la gestion du Directeur un contrôle du même ordre que celui prévu par la législation française sur le contrôle des Dépenses Engagées. »

Il s'agissait, en l'espèce, de respecter la loi française du 10 Août 1922.

Le Contrôle des Dépenses Engagées fut pratiquement installé au début de Mai 1923, et le Directeur de la Régie décida que toutes les relations entre les Services de la Régie et le Contrôle des Dépenses s'effectueraient par l'intermédiaire de la Comptabilité Générale.

Les difficultés d'observer strictement les dispositions légales dans le régime tout spécial imposé à la Régie par les conditions mêmes de son exploitation, amenèrent le Contrôle des dépenses engagées à modifier le processus prévu. C'est ainsi qu'à partir de Septembre 1923, les propositions d'engagements de dépenses de personnel furent soumises au contrôle après paiement. Toutes les autres dépenses autorisées par le Directeur de la Régie durent toujours être présentées au contrôle avant engagement, à l'exception des dépenses de moins de 3.000 francs, faites par les Chefs de Services extérieurs sur les provisions accordées par l'Administration Centrale. Ces dernières, quoique non soumises au visa du Contrôleur des Dépenses Engagées, n'échappaient cependant pas à sa vérification.

Tous les documents à soumettre au visa ou à la vérification du Contrôle étaient examinés et, au besoin, rectifiés par la Comptabilité Générale. Celle-ci soumettait les dossiers au visa ou à l'approbation du Directeur de la Régie et du Contrôleur des Dépenses Engagées, délivrait les ordonnances de délégation, notifiait les ouvertures de crédits, etc.

e) Dépenses de Premier établissement.

Les circonstances n'auraient pas permis, dans la plupart des cas, à la Régie, de se conformer strictement aux dispositions du Décret du 31 Mars 1923 et de solliciter, au préalable, des Gouvernements l'autorisation d'engager des dépenses de premier établissement. Celles-ci furent classées au Chapitre III du Budget d'exploitation, sous un titre spécial « Avances au compte Travaux complémentaires de Premier établissement » en attendant l'ouverture des crédits spéciaux nécessaires.

La Caisse des Gages ayant accepté la facturation par la Régie de certaines dépenses faites au titre des travaux de premier établissement, les sommes correspondantes furent portées au compte de la Caisse des Gages.

CHAPITRE VI

CAISSE CENTRALE

La division de la Caisse Centrale, créée en Avril 1923, prit rapidement de l'importance, par suite de l'accroissement régulier du nombre et du volume des opérations.

Elle eut pour missions principales d'assurer le paiement des dépenses des Services Centraux, des dépenses sur comptes de Trésorerie (réservés à la Comptabilité Générale), de fournir aux caisses régionales des subventions directement ou par ordonnances de paiement sur la Trésorerie aux Armées, de faciliter les opérations d'émission de la monnaie de la Régie, d'assurer la passation dans les livres du Caissier Central des écritures prescrites à son intervention, notamment l'acquit à apposer sur les mandats budgétaires émis au profit de ce caissier, à charge par lui d'en créditer le compte intéressé.

Le 15 Juin 1923, une Instruction fut arrêtée, dans le but de fixer les conditions de paiement des dépenses au moyen de virements de comptes, mandats-cartes, mandats postaux ou chèques barrés. Au début, les règlements par virements de comptes et mandats postaux purent seuls être pratiqués. Dès que la Régie fut autorisée à se faire ouvrir un compte à vue à la Caisse Centrale du Trésor Public, à Paris, puis à la Banque Nationale de Belgique, à Bruxelles, on eut recours, de plus en plus, aux chèques, pour désintéresser les créanciers de la Régie.

Le tableau ci-dessous montre l'importance croissante prise par les opérations de l'espèce :

1924	NOMBRE	SOMMES PAYÉES
	DES CHÈQUES ET TRAITES sur le Trésor remis en paiement	PAR CHÈQUES ET TRAITES sur le Trésor
Janvier	43	14.314.473 »
Février	104	20.055.609 35
Mars	147	28.587.244 74
Avril.....	107	75.911.206 64
Mai	158	79.860.869 40
Juin.....	144	21.025.027 90
Juillet	258	115.031.546 22
Août	250	82.447.962 74
Septembre	257	86.513.691 15
Octobre.....	352	51.768.570 24

Cette politique du paiement par chèques fut poursuivie et intensifiée par les Services de Liquidation de la Régie, ainsi qu'on le verra dans les chapitres qui leur sont réservés. Ses avantages sont trop connus pour qu'il soit utile de signaler, ici, tout ce que la Régie en obtint, notamment aux points de vue de la sécurité des opérations et de la limitation des effectifs à attribuer à la Caisse Centrale. Ces avantages étaient d'autant plus appréciables que la Régie avait sérieusement souffert, dans les premiers mois de son existence, de l'absence de monnaie, de la faillite du mark et de la thésaurisation des devises appréciées, et qu'il avait fallu, comme on l'a vu, l'émission de la monnaie de la Régie pour mettre un terme à cette pénible situation.

La Caisse Centrale reçut, comme versements, à partir de Janvier 1924, les devises étrangères acceptées par les caisses des gares et les Caisses principales, en paiement des sommes dues à la Régie ou en contre-partie de Francs-Régie qui leur étaient demandés. Elle fut chargée de la vente de ces devises.

Le rôle de la Caisse Centrale fut très lourd au moment de la cessation de la Régie, le 15 Novembre 1924. A cette époque, les Caisses principales firent refluer sur la Caisse Centrale des quantités importantes de Francs-Régie, de bons de la Trésorerie aux Armées et de billon que les receveurs aux Armées, débordés, ne pouvaient recevoir dans leurs caisses. La Caisse Centrale dut reconnaître et prendre en paiement les mandats restés impayés dans les gares et Caisses principales, et faire face, comme seul organisme de paiement, aux émissions considérables de mandats et avis, sur Comptes de Trésorerie, établis après le 15 Novembre 1924 par les Services centraux et régionaux, lesquels, en renforçant leurs effectifs, précipitèrent la liquidation de leurs opérations comptables, comme on le leur demandait.

CHAPITRE VII

APPROVISIONNEMENTS GÉNÉRAUX

a) Achats. - Marchés. - Adjudications. - Cessions.

Comme nous l'avons déjà dit, les sections C.F.C. s'étaient approvisionnées du matériel nécessaire à l'exploitation de leur secteur auprès de leur réseau d'origine. Le matériel provenant des réseaux métropolitains et passé à la Régie au 1^{er} Mars 1923 fut payé par celle-ci aux cédants. Le matériel, comme les approvisionnements de toutes matières, étant insuffisant, on dut songer à le compléter, ainsi que l'outillage, par des achats nouveaux. Il fallait, tout d'abord, établir l'inventaire des choses existantes ; mais les services intéressés, surchargés par l'exécution du travail courant, ne purent que très difficilement fixer les quantités trouvées lors de la prise du service par la Régie. Une Instruction Générale du Directeur de la Régie, du 1^{er} Juillet 1923, prescrivit les règles à observer pour la tenue des inventaires, l'établissement et la transmission des demandes d'objets, les cessions de service à service, les mutations, les remplacements, etc. Cette même Instruction réglementa la tenue des journaux d'attachement, des inventaires, les récolements périodiques, et, en général, toutes les questions relatives à la comptabilité du matériel en service. En même temps, la Régie publiait le Cahier des Clauses et Conditions Générales pour la vente de vieilles matières et pour l'exécution des fournitures.

Pour les achats de matériel, objets, matières de consommation, une réglementation sévère fut prescrite par le Directeur de la Régie, en vue d'éviter toute irrégularité. Un ordre général régla la passation des marchés après appel à la concurrence. Une liste des fournisseurs de la Régie fut établie et tenue à jour, aucune maison n'étant admise à participer aux marchés ou adjudications sans enquête préalable, notamment sur ses moyens de production.

Le Directeur de la Régie chargea le Chef de la Comptabilité Générale de la présidence des séances d'adjudication, du contrôle des marchés passés avec les tiers et de la gestion générale des Approvisionnements Généraux.

Les objets et matières furent classés en trois grandes catégories :

— Matières et objets spéciaux au service de l'Exploitation, ou d'un usage commun à l'ensemble des services de la Régie. Ces matières et objets furent approvisionnés par les Magasins Généraux d'Exploitation, placés sous l'autorité directe du Chef de la Comptabilité Générale.

— Matières, matériel et objets manufacturés spéciaux au Service de la Voie et des Bâtiments, dont un service spécial, dépendant du Service

de la Voie au point de vue technique, fut chargé, comme on le verra, de l'approvisionnement.

— Matières, matériel et objets spéciaux au Service du Matériel et de la Traction, combustibles de toute nature, le Service précité ayant, comme celui de la Voie, un service spécialement chargé de l'achat de ces matières.

Toute proposition d'achat devait être soumise à l'approbation du Directeur de la Régie et au visa du Contrôleur des Dépenses Engagées. Dans les cas d'urgence justifiée, l'approbation et le visa étaient donnés a posteriori, mais ce ne pouvait être que l'exception. Les factures, vérifiées et liquidées par les Services acheteurs, étaient envoyées à la Comptabilité Générale pour mandatement et paiement.

Les directives très strictes suivies en matière d'approvisionnements eurent pour résultat d'éviter toutes critiques à la Régie, malgré les conditions particulièrement difficiles de son exploitation et le nombre des commandes passées. En maintes occasions, les fournisseurs ou concurrents français, belges, allemands et autres, ne manquèrent pas de rendre hommage à la correction et à la loyauté des procédés adoptés par elle pour l'achat de ses approvisionnements.

b) Magasins Généraux de l'Exploitation.

La constitution des Approvisionnements et la livraison aux Services des multiples imprimés et fournitures nécessaires à l'exploitation ont été assurées, à partir de la deuxième quinzaine de Mars 1923, par les Magasins Généraux d'Exploitation.

La situation de ce Service, comme d'ailleurs celle de beaucoup d'autres, était sans précédent.

Il s'agissait, tout en suivant les règles rigides qui avaient été fixées, d'alimenter, en matières de toutes sortes, un réseau de Chemin de Fer de plus de 5.000 kilomètres, comportant 1.875 établissements, et cela sans avoir, au début, les moindres éléments d'information sur les possibilités de se procurer rapidement l'indispensable, et sans avoir, non plus, des agents formés pour ce genre d'opérations.

Le défaut de renseignements sur les divers types ou modèles d'appareils en usage sur la Régie, compliquait d'ailleurs singulièrement la tâche, et le besoin de subvenir, sans retard, à toutes les nécessités du trafic devait exiger, dans la création du service, des qualités toutes particulières d'activité et d'intelligence.

Nous ne parlons que pour mémoire des difficultés éprouvées par suite des variations extraordinaires du mark, qui ont fait souvent échouer les

marchés les mieux étudiés, et des soucis causés par le transport des fournitures sur un réseau en voie de réorganisation.

L'effort demandé aux agents de ce Service a été d'autant plus considérable que la Régie n'avait pas, non plus, à sa disposition, les installations matérielles nécessaires, et qu'il a fallu, pendant les premiers mois de l'occupation, utiliser des moyens de fortune pour satisfaire les besoins croissants des Services et installer, en même temps, les établissements nécessaires pour étendre l'organisation aux parties du Réseau où elle faisait entièrement défaut.

On put, cependant, arriver assez rapidement à monter de toutes pièces un organisme susceptible de parer en temps voulu à toutes les éventualités.

Les magasins centraux installés à Mayence, 19, Bingerstrasse, dans les locaux du service des imprimés de la Direction allemande de Mayence, furent doublés par des magasins annexes constitués au siège de chacune des Directions régionales de la Régie. Ces magasins annexes, alimentés régulièrement par les magasins centraux de Mayence, faisaient face aux besoins de leurs Directions respectives. Un système de wagons distributeurs assurait la livraison périodique et régulière de toutes les fournitures.

Quelques chiffres sont nécessaires pour témoigner de l'effort accompli par les Magasins Généraux de l'Exploitation :

Tonnage manutentionné pour réceptions ou livraisons.....	6.678 tonnes.
Nombre de marchés ou achats effectués.....	2.018
Nombre de demandes satisfaites	74.797
Nombre de factures payées.....	6.269
Cartons billets achetés	261.630.000
Factures payées.....Fr.	21.592.085 23

CHAPITRE VIII

CONTENTIEUX

a) Organisation du Service.

Peu après la cessation de la résistance passive, il devint indispensable de confier à une nouvelle section l'examen des questions contentieuses, étudiées jusqu'alors par les sections du Secrétariat, des Recettes et des Dépenses. Par suite de la forte reprise du trafic, ces sections devaient faire face à une recrudescence considérable de leur travail normal. Il importait de les dégager et d'affecter un personnel spécialisé, nouvellement recruté, à l'examen d'affaires habituellement remises à des Services de Contentieux spéciaux, dans tous les réseaux, et qui devenaient de plus en plus nombreuses et importantes.

Une Section du Contentieux fut ainsi constituée, en Décembre 1923, au sein du Service de la Comptabilité Générale. On lui attribua les questions relatives :

- à la Police des Chemins de Fer ;
- au recouvrement des indemnités attribuées à la Régie par suite de sabotages ;
- aux accidents de personnes ;
- aux oppositions, faillites, recouvrements, etc. ;
- aux débits d'agents.

La gestion du Domaine du Réseau fut aussi confiée à la Section du Contentieux. Ce dernier point fait l'objet du chapitre spécial suivant.

b) Police des Chemins de Fer.

Dans les premiers temps de l'exploitation du Réseau Rhéno-Westphalien par la Régie, le contrôle des voyageurs ne pouvait, par suite de la pénurie de personnel, s'exercer avec toute la rigueur désirable.

Il est avéré qu'à cette époque beaucoup d'Allemands voyagèrent sans billet ou avec des cartes d'abonnement périmées ; comme, parmi ces voyageurs en défaut, on en trouvait souvent de fort aisés, on fut amené à conclure que beaucoup d'entre eux mettaient un véritable point d'honneur à tromper une surveillance encore insuffisante.

Des contrôles inopinés et par épreuves furent multipliés, dans toute la mesure des disponibilités en personnel. Peu à peu, la surveillance se fit plus serrée et, partant, plus efficace. Mais il fallait la renforcer par des dispositions de nature à impressionner les voyageurs tentés de frauder.

Tout d'abord, un « Avis important », rédigé tant en langue française qu'en langue allemande, fut affiché dans les bureaux accessibles au public, pour l'informer des pénalités applicables aux voyageurs rencontrés dans les trains sans titre valable de parcours et aux personnes ayant pénétré sans billet de quai, ou sans autorisation régulière, dans les parties clôturées des gares.

Les dispositions ainsi prises s'inspiraient de la réglementation allemande.

En même temps, la Régie accorda à ses contrôleurs, dans le but de stimuler leur zèle, des primes sur les perceptions pour régularisations ou pour amendes.

Les dispositions mentionnées dans l'avis ci-dessus furent ultérieurement complétées par le « Règlement relatif à la Police du Chemin de Fer » en date du 19 Avril 1924, homologué par la H.C.I.T.R. le 13 Mai suivant. Une large publicité fut faite à ce règlement, tant dans les gares que dans les journaux locaux, en français et en allemand.

Le dit Règlement rappelait au public l'obligation de se conformer aux prescriptions déjà édictées par la Régie. Il traitait de la circulation dans l'enceinte du Chemin de Fer, de la traversée des voies en gare et aux passages à niveau, des dommages causés, soit à la voie, soit aux installations d'exploitation, soit au matériel roulant, ainsi que des perturbations apportées dans le service par l'imitation de signaux, l'utilisation intempestive de la sonnette d'alarme, ou autrement.

Les conditions d'admission, aux trains des voyageurs, des animaux et des bagages furent insérées dans le dit règlement.

En cas de contravention à la police des Chemins de Fer, les voyageurs contre lesquels la Régie avait décidé de porter plainte devaient être déférés aux tribunaux de simple police, organes de l'Armée d'occupation relevant exclusivement de l'Autorité militaire. Ces tribunaux de simple police, comme aussi les tribunaux d'appel, étaient composés d'officiers de l'armée active. Ils ont été, pour la Régie, des auxiliaires précieux, en ce sens qu'ils ont su inspirer aux voyageurs une crainte salutaire en recourant sans faiblesse, quoique sans sévérité excessive, aux sanctions prévues pour les délits.

Les résultats ainsi obtenus par une application juste et ferme du Règlement édicté par la Régie ont été tels, qu'au cours de l'été 1924, par exemple, le nombre d'irrégularités constatées sur le Réseau de celle-ci n'était pas plus élevé, toutes proportions gardées, que sur n'importe quel autre réseau.

C'est là un résultat d'autant plus remarquable que les tendances de fraude s'étaient au début révélées particulièrement fortes, à cause des sentiments d'hostilité d'une partie des voyageurs à l'égard de l'organisme transporteur, et que des voyageurs de la rive droite du Rhin firent souvent

preuve d'un esprit d'autant plus récalcitrant, qu'ils se flattaient, en raison de leur résidence, d'échapper plus facilement aux sanctions pouvant être prises contre eux.

c) Sabotages. - Attentats.

On a vu, dans le Livre I, que les actes de sabotages et les attentats, qui offraient les plus graves dangers et qui furent l'objet des plus constantes préoccupations de la Régie, se répétèrent, avec une fréquence allant sans cesse croissant pendant la période de la résistance dite « passive ».

A côté des peines proprement dites qu'ils entraînaient, il était d'autres sanctions se proposant, celles-là, de réparer les dommages causés tant aux victimes particulières des accidents occasionnés par les saboteurs qu'aux autorités ou organismes alliés.

L'Ordonnance n° 162 du 14 Avril 1923 de la H.C.I.T.R. avait prévu que des dommages-intérêts pouvaient être dus aux victimes d'accidents provenant d'un manquement, par les bourgmestres, autres autorités locales, ou toute autre personne désignée par eux, au service de police ou de sûreté qu'ils étaient tenus d'assurer. Il appartenait à la Haute Commission d'allouer à ces victimes des indemnités provisionnelles, à la charge des communes, et ce, sans préjudice des actions en réparation qu'elles pourraient exercer contre les auteurs déclarés personnellement responsables.

L'Ordonnance n° 186, du 12 Juin 1923, régla la question des « dégâts ou dommages causés directement par des actes criminels en rapport avec l'état de troubles intérieurs ». Les dispositions furent applicables, non seulement aux victimes de ces dégâts ou dommages, considérées individuellement, mais encore aux autorités et organismes alliés qui auraient pu subir un préjudice quelconque dans les conditions prévues.

Quelle que fut la qualité du demandeur, les requêtes devaient toujours être adressées dans un délai de 6 mois à la Haute Commission, qui déterminait le montant des indemnités et avait qualité pour mettre tout ou partie des sommes ainsi dues par une commune pauvre à la charge du groupe des communes auquel elle appartenait, les différentes collectivités étant, d'ailleurs, tenues comme solidairement responsables du paiement des indemnités allouées.

Comme il était à prévoir que les communes déclarées pécuniairement et civilement responsables se refuseraient à s'acquitter volontairement des indemnités mises à leur charge, l'Ordonnance n° 186 sus-visée prévoyait, le cas échéant, une procédure d'exécution forcée, la Haute Commission étant compétente pour désigner la ou les collectivités contre lesquelles cette procédure serait suivie.

Les réparations pécuniaires mises au compte du Reich, des communes

et des auteurs responsables n'ont pas été, certes, les sanctions les moins efficaces.

Le principe en vertu duquel les victimes d'actes de sabotage, qu'elles fussent des personnes isolées ou des autorités ou organismes alliés, avaient droit à la réparation des dommages subis par elles, a été légèrement modifié lorsque la résistance passive eut pris officiellement fin.

Les demandes d'indemnités introduites après ce moment furent rejetées chaque fois que la H.C.I.T.R. et le Général Commandant les Armées d'occupation ont estimé, chacun dans son ressort, que les actes criminels ou délictueux sur lesquels se fondaient les demandeurs en réparation n'étaient pas la conséquence directe et immédiate de l'état de trouble intérieur. A cet effet, les autorités dont il s'agit avaient un pouvoir discrétionnaire.

Sur 24 demandes introduites pour des faits postérieurs au 1^{er} Octobre 1923, 16 furent ainsi repoussées.

Les dommages subis par la Régie, du fait des sabotages, ont dépassé une dizaine de millions ; elle n'en fut indemnisée que pour une faible partie.

d) Accidents.

La Section du Contentieux avait dans ses attributions le règlement des litiges nés des accidents causés à des personnes, voyageurs ou autres, et à raison desquels la responsabilité civile de la Régie se trouvait engagée.

Ce n'est qu'exceptionnellement, dans des cas sérieux, qu'elle eut à connaître de quelques dossiers relatifs au trafic et aux accidents du travail. Ces dernières questions étaient traitées, celles relatives au trafic, par les Services Commerciaux de l'Exploitation (Réclamations) et celles ayant trait aux accidents de travail, par le Secrétariat Général (Service du Personnel - Prévoyance et accidents).

Ce sont donc principalement les litiges nés d'accidents survenus à des voyageurs, au cours de l'exécution du contrat de transport, que la Section du Contentieux a eu à suivre.

Parmi les accidents individuels, il faut signaler ceux survenus aux voyageurs à la montée et à la descente des voitures des trains, ceux dus à l'ouverture intempestive des portières ; dans cette dernière catégorie d'accidents, on a relevé une proportion très forte de suicides.

En principe, le règlement des accidents aux voyageurs était assuré par les Directions régionales, aidées en cela par la Section du Contentieux et d'après les directives de celle-ci, pour obtenir une unité de vues sur tout le Réseau.

Les Directions régionales sont parvenues à transiger, dans la plupart des cas, et dans des conditions satisfaisantes. Une transaction fut acceptée

par elles chaque fois où cela a été possible sans abandonner ni sacrifier les intérêts de la Régie. L'instruction et le règlement des accidents en question furent en tout cas toujours poussés très activement, à la satisfaction de la plupart des victimes qui se sont plu, en maintes occasions, à constater la bonne volonté du Chemin de fer.

La Section du Contentieux approuvait les transactions des Directions régionales ou, dans le cas où l'accord n'avait pu intervenir avec la partie adverse, elle continuait l'examen de l'affaire et défendait, le cas échéant, les intérêts du Réseau devant la Commission Judiciaire mixte, instituée par l'Ordonnance n° 244, du 11 Février 1924, de la H.C.I.T.R. et par Arrêté spécial n° 113, du 22 Avril 1924, du Général Commandant en Chef.

Cette Commission était « chargée de statuer, en matières civile et commerciale, sur tous litiges concernant la responsabilité civile de la Régie, notamment du chef d'accidents, pertes, retards, avaries, dommages matériels ou corporels et fautes de toute nature pouvant résulter de l'exploitation des Chemins de Fer ».

Un certain nombre d'affaires d'accidents ont été portées devant cette juridiction. Les décisions ne purent intervenir qu'après la dissolution de la Régie, par l'intermédiaire du Service de Liquidation qui dut se saisir de la suite de ces affaires. On fut ainsi amené, comme on le verra au Livre III, à organiser plus largement qu'il ne l'avait été jusque là le Service du Contentieux.

Les accidents aux passages à niveau ont été relativement fréquents sur le territoire de la Régie. Cela tenait, d'une part, à ce qu'un grand nombre de ces passages n'étaient pas gardés et, d'autre part, à l'imprécision de la législation allemande sur les consignes des gardes-barrières et sur les devoirs de gardiennage des Administrations.

L'instruction des accidents de cette catégorie fut poursuivie par les Directions régionales, d'accord avec la Section du Contentieux, de la même façon qu'il était procédé pour les accidents de voyageurs. Des résultats identiques furent obtenus : beaucoup de règlements transactionnels rapides ; quelques réclamations introduites devant la Commission Judiciaire mixte dont la solution fut poursuivie par les Services de Liquidation.

e) Oppositions. - Faillites. - Recouvrements.

1° *Oppositions.* — Le personnel de la Régie était composé en partie de ressortissants des puissances occupantes, et en partie de sujets de nationalité allemande ou autre.

Le cas s'est présenté, pour les uns comme pour les autres, de décisions de tribunaux de leur pays d'origine et portant condamnation à payer une somme d'argent dont le recouvrement était poursuivi contre eux.

Agents français et belges : Il y a lieu de distinguer, parmi ces agents, ceux détachés des réseaux métropolitains et les agents auxiliaires ou à l'essai.

En ce qui concerne les agents des Réseaux, les oppositions étaient signifiées à leur Administration d'origine, dont ils ne cessaient de faire partie, quoique détachés à la Régie. Cette Administration opérait les retenues sur les traitements de ses agents, avant d'indiquer à la Régie le net à payer et les charges patronales que celle-ci supportait. Dans de tels cas d'opposition, la Régie n'intervenait donc que pour informer l'agent de la retenue qui était effectuée.

Quant aux agents auxiliaires ou à l'essai, ils étaient au service exclusif de la Régie et c'est à celle-ci qu'il appartenait de procéder aux prélèvements requis. La Section du Contentieux transmettait donc, aux fins d'exécution, les oppositions reçues au Service Central ou à la Direction régionale dont dépendait le débiteur saisi. Celui-ci était officiellement informé des mesures prises contre lui. Les sommes retenues par les Services Ordonnateurs étaient mises à la disposition de la Comptabilité Générale pour versement aux ayants droit.

Agents de nationalité allemande ou autres ressortissants d'un pays autre que la France et la Belgique :

Le statut juridique de ces agents a été fixé par l'Ordonnance n° 160 du 6 Avril 1923 de la H.C.I.T.R., dont l'article 2 portait que :

« Toutes les personnes de nationalité allemande et celles d'autres nationalités que celles prévues à l'Article 1^{er} ci-dessus (personnel appartenant aux puissances occupantes) employées par la Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés sont considérées comme étant au service des Armées alliées et, en cette qualité, bénéficient des dispositions des Ordonnances instituant les privilèges de juridiction ou tendant à la protection des personnes au service des Armées d'occupation ou en relations avec elles ».

Rien n'était plus naturel que le principe posé par ce texte, stipulant l'établissement de mesures de protection à l'égard d'une catégorie de personnes qui, en raison de leur nationalité et de leur qualité d'employés d'un organisme franco-belge, risquaient de se voir appliquer un traitement injustement rigoureux par les tribunaux allemands.

En outre, une décision de la H.C.I.T.R., en date du 23 Décembre 1921, disait que « sans pouvoir y être contraints, les Hauts Commissaires et les Commandants d'Armée ont la faculté de faire exécuter, lorsqu'ils le jugent équitable, les saisies-arrêts prononcées contre le personnel allemand employé par leurs services ».

Il ressort de ces dispositions que les oppositions décidées par jugement émanant d'une juridiction allemande ne pouvaient être exécutées de plein

droit et sans le consentement des Autorités alliées, contre le personnel étranger à leur service, et que la Régie devait se préoccuper, pour chaque cas d'espèce, de ce que commandait l'équité.

En pratique, les Directions régionales devaient transmettre directement et sans délai, au service de la Comptabilité Générale (Contentieux), les demandes de retenues sur salaires dont elles étaient saisies. On exigeait, à l'appui de la demande de saisie, la production d'une ampliation authentique du jugement et, le cas échéant, toute autre pièce estimée indispensable pour que la Régie pût décider équitablement de la suite à donner aux oppositions.

Les saisies basées sur une obligation alimentaire ont toujours été exécutées immédiatement, par un procédé identique à celui décrit plus haut et suivi pour les agents auxiliaires ou à l'essai français et belges.

S'il s'agissait d'une saisie-arrêt basée sur une cause autre qu'une obligation alimentaire, communication en était donnée à l'agent étranger intéressé, afin de savoir s'il s'opposait ou non à ce qu'elle suivît son cours, mais le Directeur de la Régie appréciait, même contre la volonté des débiteurs, suivant les motifs de la saisie et en tenant compte des circonstances, quelle suite il convenait de donner à la demande d'opposition.

Parmi les saisies demandées pour d'autres causes que l'obligation alimentaire, la plupart émanaient de Trésoriers allemands pour impôts impayés. Par application des dispositions de l'Arrangement rhénan (article 9) de l'Ordonnance n° 118 du 15 Juillet 1922 de la H.C.I.T.R. et de la note n° 1394 de ce dernier organisme, la Régie n'a pu donner d'autre suite à ce genre de saisies que de délivrer, sur leur demande, aux Trésoriers allemands, un relevé des salaires versés par elle aux débiteurs du fisc allemand. Toutefois, à partir du 1^{er} Septembre 1924, des retenues de salaires ont été ordonnées sur le vu d'oppositions émanant du Trésor allemand.

2° *Faillites.* — La Régie ne pouvait pas se désintéresser des faillites prononcées en Territoires Occupés : créancière d'un failli, il fallait qu'elle produisît, en temps utile, à la faillite ; débitrice, elle ne pouvait plus payer valablement qu'entre les mains du syndic.

Les 10, 20 et 30 ou 31 de chaque mois, les Directions régionales adressaient à la Comptabilité Générale un relevé des faillites dont elles avaient eu connaissance. Ces relevés étaient réunis en un état général distribué à tous les Services.

Grâce à ces dispositions, les intérêts de la Régie ont pu être rigoureusement sauvegardés, malgré les très nombreux cas de faillite dans lesquels ses intérêts se sont trouvés engagés.

3° *Recouvrements.* — La Section du Contentieux n'a eu à s'occuper que de quelques recouvrements qui présentaient des difficultés telles que

les Services auxquels il eut normalement appartenu d'y procéder se déchargèrent sur elle de ce soin, en raison de sa spécialité contentieuse.

Ces quelques recouvrements se rapportaient à des marchés non exécutés ou incomplètement exécutés.

f) Débets d'agents.

En cas de déficit constaté dans une caisse, la Section du Contentieux, au vu des résultats de l'enquête faite immédiatement pour en déterminer l'importance et fixer les responsabilités engagées, faisait prendre par le Directeur de la Régie un « arrêté de débet », dont le but était de constituer l'agent responsable débiteur envers la Régie de la somme manquante.

A la vérité, ces arrêtés de débet ne reçurent leur plein effet qu'autant que l'enquête qui les avait précédés avait démontré, d'une façon bien certaine, que la responsabilité de l'agent était engagée.

Si le déficit, au contraire, ne provenait que d'une faute légère ou de l'inexpérience d'un employé, une mesure de bienveillance du Directeur de la Régie intervenait, le plus souvent, pour ne faire supporter définitivement par le responsable qu'une partie seulement de la somme dont il avait été reconnu débiteur, et dont la quotité était déterminée en tenant compte de la situation personnelle de l'agent et des circonstances particulières à chaque cas.

Remise complète du débet était même faite assez souvent ; d'autres fois cette remise portait, après plusieurs versements effectués par l'agent en cause, sur ce qu'il restait encore devoir.

CHAPITRE IX

DOMAINE

Le Domaine des Chemins de Fer allemands était considérable.

Dans les territoires rhénans-westphaliens, il se composait, lors de la prise de possession du Réseau par la Régie :

1° de nombreuses habitations louées au personnel du chemin de fer, isolées au long des voies ou groupées en grand nombre au point de former des agglomérations compactes et étendues ;

2° de terrains en bordure des voies ou achetés en bloc en prévision d'extensions futures, livrés à la culture ;

3° de terrains situés à proximité des gares et utilisés par le public pour des dépôts.

Ce Domaine procurait des ressources importantes à la Reichsbahn. En outre, celle-ci louait des locaux dans ses gares, pour installations de buffets, buvettes, bibliothèques, salons de coiffure, bains, etc...

Après quelques mois de « résistance passive », les Allemands qui avaient déserté les gares se virent contraints, en dépit de leurs résolutions et malgré les ordres contraires du Reich, d'emprunter les seuls moyens pratiques de transports qui s'offraient à eux, c'est-à-dire les trains de la Régie. En conséquence, les commerçants, qui avaient délaissé leurs buffets ou boutiques dans l'enceinte des gares, se représentèrent pour les rouvrir.

Des contrats furent aussitôt étudiés avec eux pour la location de tous les emplacements disponibles. La question fut mise au point par l'Ordre Général du 16 Février 1924, qui, instituant une réglementation uniforme pour tout le Réseau, mit fin aux divergences de vues et de procédés qui s'étaient fait jour au début.

Conçu dans un esprit commercial, cet ordre général avait pour but :

1° de délimiter la compétence des Services ;

2° d'unifier les tarifs et la procédure à suivre.

Le nombre des demandes de location allant sans cesse croissant, la rédaction d'un contrat pour chacune d'elles eût entraîné un travail considérable, nécessité un personnel de plus en plus nombreux et, peut-être même, compromis, dans une certaine mesure, la rentrée normale des loyers aux époques convenues.

C'est pourquoi il fut décidé qu'en ce qui concernait les terrains, jardins, talus, etc... situés en pleine voie ou à l'extérieur des emprises du Chemin de Fer, ils pourraient être donnés à loyer par contrats verbaux chaque

fois que le prix serait égal ou inférieur à 300 francs par an. Toutes les autres locations restaient soumises au régime de l'Ordre Général précité.

Pour les immeubles affectés au logement des agents allemands, le loyer fut fixé au 1/10^e du traitement prévu à la dernière classe de l'échelle correspondant au grade des locataires (à l'exclusion des allocations pour charges de famille, patronales, etc...). Les loyers étaient retenus mensuellement sur les appointements ou salaires.

Le bureau du Domaine tenait à jour :

1^o un registre d'inscription des baux, au fur et à mesure de leur approbation ;

2^o un répertoire alphabétique des locataires ;

3^o un jeu de fiches enregistrant les locations, par gare ;

4^o un échéancier.

Le même bureau avait la charge d'établir en temps opportun et pour tout le Réseau les factures des loyers à encaisser. Ces factures étaient ensuite passées au bureau des Recettes qui les adressait aux gares, à l'appui d'un ordre d'encaissement.

Pour l'année 1923, bien que la Régie eût été en droit d'exiger le paiement de la redevance intégrale pour l'année entière, la résistance passive ne lui étant pas imputable, il fut décidé de fixer au tiers de la redevance due le loyer à percevoir pour la période allant du 1^{er} Mars au 31 Août 1923. Quant aux logements occupés par les agents allemands, le loyer fut réduit au 1/4 de son montant normal, pour la même période, et des délais ou des remises furent accordés aux familles nécessiteuses.

La mise à jour des locations fut activement poursuivie par les Services intéressés. Au moment où la Régie dut cesser son exploitation, plus de 5.500 contrats avaient été régularisés.

DEUXIÈME PARTIE

SERVICE DE L'EXPLOITATION

TITRE I

ORGANISATION GÉNÉRALE, ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE

CHAPITRE I

SERVICE CENTRAL DE L'EXPLOITATION

Ce Service, dirigé par le Chef de l'Exploitation assisté d'un Chef-adjoint, fut établi avec les divisions suivantes :

a) Secrétariat de l'Exploitation.

Le Secrétariat de l'Exploitation, dirigé par un Chef de Bureau, assurait la réception et l'expédition du courrier de l'ensemble des services entre lesquels il faisait la répartition du travail, suivant la nature des affaires et les indications du Chef de l'Exploitation ; il traitait directement les questions touchant à l'administration du personnel de l'Exploitation : recrutement, avancement, mutations, mesures disciplinaires, etc... ; il préparait les prévisions de dépenses, les propositions d'engagement de ces dépenses et le contrôle de leur emploi.

b) Service de l'Exploitation technique.

Le Service de l'Exploitation technique était dirigé par un Chef de Service, assisté de deux Chefs-adjoints. Ce service était subdivisé ainsi qu'il est dit ci-après :

1^o *Études techniques* : études et préparation de la réglementation et des mesures et installations de sécurité ; organisation et contrôle du service des gares ; instruction des dossiers d'accidents ; études des programmes de travaux et d'aménagements des gares ; mesures de police ;

2^o *Horaires des trains* : tracé des trains et contrôle de la bonne marche de ceux-ci ;

3° *Répartition du matériel roulant* : distribution du matériel et contrôle de sa bonne utilisation ; confection des roulements des rames de trains de voyageurs ;

4° *Transports* : organisation et contrôle de l'exécution des transports militaires ou commerciaux ;

5° *Éclairage et chauffage* : préparation et contrôle de l'exécution de toutes les mesures propres à assurer le chauffage et l'éclairage des gares et des trains ;

6° *Télégraphie et Téléphonie* : préparation des programmes de rétablissement progressif des communications ; rédaction des instructions sur l'usage des lignes et appareils ; négociations avec les Autorités d'Occupation et les Services publics allemands ; études de tous les développements et perfectionnements à apporter, dans l'avenir, au réseau téléphonique et télégraphique.

c) Service de l'Exploitation commerciale.

Le Service de l'Exploitation commerciale était dirigé par un Chef de Service, assisté d'un Sous-Chef de Service et de Chefs de Division. Il était subdivisé comme suit :

Division Commerciale :

Secrétariat et Affaires Générales ;
Tarifs voyageurs, intérieurs et internationaux ;
Tarifs marchandises, intérieurs et internationaux ;
Contrats divers.

Division du Contrôle des Recettes :

Secrétariat et Affaires Générales ;
Trafic intérieur, voyageurs et marchandises ;
Trafic international ;
Comptes courants ;
Fabrication des billets et contrôle comptable.

Division des Réclamations :

Secrétariat et Affaires Générales ;
Recherches ;
Réclamations ;
Détaxes.

CHAPITRE II

SERVICES RÉGIONAUX

Dès sa constitution, ainsi qu'on l'a vu antérieurement, la Régie répartit le Réseau de la Rhénanie et de la Ruhr entre six Directions régionales établies à Trèves, Ludwigshafen, Mayence et Essen, anciens sièges de Directions allemandes, et à Aix-la-Chapelle et Düren, ces deux dernières remplaçant la Direction allemande de Cologne.

Chacune des Directions régionales fut placée, comme on l'a vu également, sous l'autorité d'un Président, étendant son action sur tous les Services régionaux.

A la tête du Service de l'Exploitation de chaque Direction régionale fut mis un Chef de Service, secondé par les Chefs de Subdivision suivants :

1^o le Chef du Secrétariat, chargé de la réception et de l'expédition des courriers, de l'étude des questions générales et de l'administration du personnel ;

2^o le Chef du Mouvement, chargé de l'organisation et de l'exécution du service des gares et du service des trains de voyageurs et de marchandises, des questions réglementaires, de sécurité et de police ;

3^o le Chef des Services Commerciaux, à qui incombait toutes les affaires touchant à l'exploitation commerciale (Tarifs, Contrôle des Recettes et Réclamations) ;

Ces trois Chefs de Subdivision, assistés généralement d'un ou de deux adjoints, avaient, sous leurs ordres, des Chefs de Bureau et leur personnel.

Sur le terrain, la direction et le contrôle étaient assurés, comme sur les Réseaux français et belges, par des Inspecteurs de l'Exploitation et des Inspecteurs commerciaux.

CHAPITRE III

IMPORTANCE ET RÉPARTITION DES EFFECTIFS DE L'EXPLOITATION

L'ensemble du personnel affecté aux services de l'Exploitation (Service Central, Directions régionales et Gares) représentait, au 1^{er} Octobre 1924, après la reprise du service par les cheminots allemands, un effectif de 49.674 unités, réparties suivant les indications du tableau ci-après :

CATÉGORIES DE PERSONNEL	SERVICE CENTRAL	DIRECTIONS RÉGIONALES	GARES	TOTAUX	OBSERVATIONS
Fonctionnaires.....	7	12	6	25	
Agents supérieurs (échel- les : 8 à 18)	86	225	424	735	
Agents secondaires (échelles : 1 à 7)	125	561	6.235	6.921	
Agents de la 50 ^e S.C.F.C. et de la Section belge.	18	34	204	256	
Sapeurs du 52 ^e Bataillon	»	»	71	71	
Agents à l'essai, français et belges	215	629	1.442	2.286	
Auxiliaires étrangers ...	23	112	496	631	
Cheminots allemands...	51	731	37.407	38.189	
Auxiliaires allemands ..	32	24	504	560	
	557	2.328	46.789	49.674	

CHAPITRE IV

RELATIONS ENTRE LES GARES, LES DIRECTIONS RÉGIONALES ET LE SERVICE CENTRAL

Les gares étaient naturellement placées sous l'autorité directe des Directions régionales. En dehors des cas sérieux et urgents, le Service Central s'abstenait, en principe, de traiter de quelque affaire que ce fût directement avec les gares. Il n'intervenait auprès d'elles que par l'intermédiaire du Service du Contrôle Volant. Encore les fonctionnaires de ce Service avaient-ils pour instructions formelles de ne pas donner des ordres au personnel d'exécution et devaient-ils entrer en rapports avec les Présidents de Direction, au cours de leurs tournées, pour leur signaler les irrégularités qu'ils avaient pu constater et dont ils devaient rendre compte au Service Central.

CHAPITRE V

SECRETARIAT DE L'EXPLOITATION

Le Secrétariat de l'Exploitation comprenait les subdivisions suivantes :

A. - SECRETARIAT PROPREMENT DIT

Le Secrétariat proprement dit comportait 2 bureaux :

1^o *Bureau d'ordre* : matériel, fournitures, billets de logement, facilités de circulation ;

2^o *Bureau du courrier* : enregistrement du courrier arrivant et partant, ventilation des pièces et documents en provenance et à destination des différents services du Service Central de l'Exploitation, archives générales, etc...

Le Secrétariat, outre la mise au point de tous les détails d'organisation matérielle intérieure, eut à fournir un effort spécial pour loger, avec le concours des Commissions Militaires, les agents du Service Central de l'Exploitation et leurs familles.

De plus, il dut faire face à des difficultés grandissantes, au fur et à mesure de l'accroissement des effectifs du Service Central de l'Exploitation, pour assurer la liaison entre ses différents services, la centralisation, la distribution et la répartition des affaires.

La subdivision du courrier, depuis l'origine de la Régie jusqu'à son départ, enregistra près de 200.000 pièces et documents dont il fallut faire la discrimination, la transmission aux différents échelons, l'expédition et le classement, en même temps que suivre l'évolution régulière des affaires dans les services intéressés pour rappeler celles qui n'aboutissaient pas assez rapidement.

B. - PERSONNEL

1^o Questions relatives au recrutement, à l'avancement, aux conditions de rémunération du personnel de l'Exploitation.

2^o Questions disciplinaires pour l'ensemble du personnel exploitation du Réseau, gratifications et récompenses, cadres des Directions régionales, contrôle des effectifs de l'Exploitation, etc...

Outre l'administration complète des agents du Service Central de l'Exploitation, la section du personnel dut traiter un grand nombre de questions intéressant les 49.000 agents de l'Exploitation : mutations des agents et fonctionnaires, demandes de renforts aux Réseaux français et

belges, recrutement des diplômés, rapatriement des agents, compressions et augmentations des effectifs, demandes de secours, instruction des demandes d'emploi (8.000 dossiers examinés environ).

La section du Personnel traitait également les questions disciplinaires, présentant une grande complexité, en raison des différences de régime provenant de la diversité d'origine du personnel :

- agents détachés des Réseaux français ;
- agents détachés des Réseaux belges ;
- auxiliaires français et belges recrutés par la Régie ;
- cheminots allemands de la Reichsbahn ;
- auxiliaires allemands et étrangers.

Chacune de ces catégories avait son régime disciplinaire propre qu'il fallait respecter et, dans certains cas, ce régime subit des modifications dont il fallait évidemment tenir compte en redressant les différentes erreurs d'interprétation qui pouvaient être commises par les Directions régionales.

Enfin, l'établissement de projets de cadres, comportant des prévisions numériques et le classement des agents sur les échelles en vue de l'application du statut qui avait été préparé en prévision de la consolidation de la Régie, constitua une besogne importante.

C. - COMPTABILITÉ DE L'EXPLOITATION

1^o Solde et allocations diverses du personnel du Service Central. Contrôle des indemnités de déplacement.

2^o Contrôle des dépenses des Directions régionales. Engagement et mandatement des dépenses du Service Central de l'Exploitation.

3^o Budget du Service Central de l'Exploitation. Établissement de ce budget. Contrôle de l'équilibre budgétaire, etc...

A l'origine, toutes les dépenses du Service Central de l'Exploitation, comme celles des autres services de la Direction générale, étaient mandatées par les soins de la Comptabilité générale. Le rôle de la section Comptabilité du Secrétariat se limitait ainsi à effectuer le paiement de la solde et à présenter les demandes de fournitures et de matériel, en prenant simplement attachement de ces demandes.

L'extension rapide prise par les différents services de la Direction générale, fit apparaître la nécessité de décentraliser les opérations de cette nature et de créer, dans chacun des grands Services, un organisme comptable ayant compétence pour mandater et ordonnancer toutes les dépenses à sa charge, demander des crédits, utiliser ces crédits dans le cadre d'un budget déterminé, etc...

C'est ainsi que le Secrétariat, en outre de son rôle purement administratif, remplit la fonction d'un service de Comptabilité de l'Exploitation.

A partir de 1924, toute dépense du Service Central de l'Exploitation, quelle qu'en fût la nature, fut présentée au Contrôleur financier de la Régie par le service comptable du Secrétariat, à l'intervention de la Comptabilité générale, et après l'accomplissement des formalités d'autorisation préalable et de mandatement.

Les diverses opérations : propositions d'engagement de dépenses, tenue du journal et du grand livre, prise en charge des ordonnances de délégation, mandatement et inscription au journal d'attachements des mandats délivrés, établissement des factures de cession, constituèrent un travail comptable des plus importants.

D. - SERVICE DE TRADUCTION

Ce Service fut constitué vers la fin de l'année 1923 ; sa fonction était d'assurer la traduction des documents reçus ou expédiés, de mettre en forme bilingue les instructions, règlements de service et circulaires destinés au personnel, et de fournir des interprètes.

Le recrutement du personnel apte à rendre les services qu'on attendait de lui fut extrêmement difficile, en raison de ce qu'un bon interprète-traducteur, en matière de chemin de fer, doit être doublé d'un technicien.

Le Secrétariat du Service de l'Exploitation comportait un effectif total de 34 agents, au moment de la dissolution de la Régie.



TITRE II

EXPLOITATION TECHNIQUE

CHAPITRE I

ÉTUDES TECHNIQUES

A. - LA SITUATION, AU POINT DE VUE DE LA SÉCURITÉ, A LA PRISE DE SERVICE DE LA RÉGIE

Lorsque les Sections de Chemins de Fer de Campagne envoyées dans la Ruhr et dans la Rhénanie eurent à prendre en main l'exploitation des Chemins de Fer allemands, elles se trouvèrent, comme on l'a vu précédemment, en présence d'installations gravement endommagées, notamment les installations de sécurité. Au moment de leur défection, les agents allemands s'étaient, en effet, efforcés de rendre ces installations inutilisables et il faut reconnaître qu'ils avaient, en général, parfaitement réussi. Pour les installations de sécurité, on trouvait des plaques indicatives de leviers enlevées ou mélangées entre elles et avec celles d'autres postes, des circuits mêlés, des électro-aimants mis hors de service, des parcours coupant les voies principales établis et immobilisés par renversement et enclenchement du levier de parcours correspondant. De plus, tous les documents relatifs aux postes et à leurs enclenchements avaient disparu.

Or, les agents français ignoraient, pour la plupart, non seulement les détails des installations allemandes, mais encore leurs principes, de telle manière qu'ils se trouvaient paralysés et impuissants, même dans les cas les plus simples, et obligés, pour se tirer d'affaire, de dételer les aiguilles et de les manœuvrer à la pince.

Ils ignoraient aussi, naturellement, la réglementation de sécurité allemande (code des signaux, mode d'espacement des trains, block de station, régimes de la voie unique et de la double voie, etc...). Ils ne connaissaient ni l'existence, ni la nature des documents essentiels utilisés dans l'exploitation allemande et, les eussent-ils trouvés, qu'il leur aurait été impossible d'en tirer parti, en raison de leur méconnaissance de la langue allemande.

Certains agents avaient cependant reçu, à leur départ de France, le « Règlement d'exploitation des Chemins de Fer rhénans pour les Troupes de Chemins de Fer », qui avait été publié par les soins de l'Autorité Militaire, mais ce document rudimentaire ne pouvait suffire pour une exploitation normale.

La Régie, qui avait assumé la charge de remplacer l'Administration des Chemins de Fer allemands défaillante et qui avait, par suite, à envisager, non pas une exploitation militaire, c'est-à-dire assez réduite, mais une exploitation commerciale complète, se devait de rétablir tout d'abord, aussi rapidement que possible, un état de choses normal au point de vue de la sécurité de l'exploitation. Par ailleurs, comme elle pensait que la résistance du Gouvernement allemand finirait par être vaincue, elle devait compter que les cheminots allemands reprendraient un jour leur service sous ses ordres. Elle s'imposa donc de rétablir les installations de sécurité existantes et, par suite, la réglementation correspondante, ce qui était la solution la plus simple et la plus sage à tous points de vue.

Parallèlement, il lui fallait apprendre à ses agents la signalisation allemande et préparer l'édition en français du Règlement allemand.

Il était, en effet, de la plus grande importance de substituer rapidement, dans l'esprit des agents français, les principes de la signalisation allemande à ceux, tout à fait différents, qu'ils avaient reçus dans leurs réseaux d'origine et qui formaient la base de leur éducation professionnelle.

Ce fut la tâche du Service des Études Techniques de l'Exploitation, de réaliser la mise au point de la réglementation, et celle des Directions régionales, de poursuivre l'instruction du personnel. Il est superflu de souligner qu'une telle besogne était des plus ardues et des plus délicates. Grâce, cependant, à la faculté d'assimilation et à la bonne volonté du personnel français, ainsi qu'à la patience dont firent preuve les fonctionnaires chargés par les Directions régionales de cette nouvelle éducation, on parvint à de bons résultats au bout de peu de temps.

B. - ORGANISATION DES GARES ALLEMANDES AU POINT DE VUE SÉCURITÉ

(Enclenchements, block de station, block de section.)

En Allemagne, les trains circulaient sous le régime du cantonnement absolu qui était réalisé, soit au moyen d'appareils de block enclenchés, soit au moyen du télégraphe, soit, à défaut, au moyen du téléphone.

Dans les gares, aucun mouvement de trains n'était possible sans l'autorisation matériellement donnée par le Fahrdienstleiter (régulateur du service de la circulation). Il disposait, à cet effet, d'appareils dont l'ensemble constituait le block de station. Les appareils de ce block empêchaient les aiguilleurs d'autoriser aucun mouvement de trains sans le consentement du Fahrdienstleiter et, d'autre part, ils étaient enclenchés entre eux de telle façon que le Fahrdienstleiter ne pouvait consentir simultanément deux itinéraires incompatibles.

Quand, en vue de l'exécution d'un mouvement de train en circulation, l'aiguilleur d'un poste avait disposé les leviers des appareils de voie intéressés dans la position convenable, il les enclenchait simultanément par le renversement d'un levier de parcours « Fahrstrassenhebel ». Ce n'est qu'après ce renversement effectué qu'il devenait possible d'ouvrir le signal commandant le parcours. Le levier de ce signal était, par suite, enclenché fermé tant que le levier de parcours était redressé en position normale. D'autre part, comme, pour éviter le chevauchement des signaux, des postes assuraient la couverture de zones placées sous la dépendance d'autres postes, l'établissement de certains parcours exigeait encore la réception d'assentiments soit mécaniques, soit électro-mécaniques, soit électriques, donnés de poste à poste.

L'aiguilleur qui avait obtenu du Fahrdienstleiter un parcours, et qui l'avait établi, ne pouvait matériellement pas préparer un autre parcours incompatible avec le premier. Si la préparation d'un semblable parcours était nécessaire, il y avait lieu de demander au Fahrdienstleiter l'annulation du premier et l'autorisation du second.

Dans les postes d'aiguilleurs, les leviers des aiguilles, verrous, taquets étaient libres lorsque les appareils du poste étaient en position normale ; les leviers de parcours étaient alors en position normale et les leviers des signaux étaient enclenchés à l'arrêt. Les aiguilles, verrous et taquets pouvaient alors être manœuvrés à volonté pour l'exécution des manœuvres.

Les signaux principaux (sémaphores) ne s'adressaient pas aux manœuvres ; ils pouvaient donc être franchis par elles et, en principe, il n'existait pas d'enclenchements pour protéger les mouvements de manœuvres entre eux. Ainsi, le block de station ne garantissait pas la sécurité des mouvements de manœuvres, mais seulement celle des mouvements de trains en circulation.

Sur les lignes équipées avec le block de section, il existait des liaisons entre ce block et le block de station. Ces deux blocks utilisaient, en effet, les mêmes signaux, si bien que la fonction de ces signaux était, pour ainsi dire, dédoublée. D'autre part, le block de section étant, d'une manière générale, interrompu à la traversée des gares, il fallait bien que des dispositifs empêchassent des fuites dans le block général.

Tout cet ensemble de dispositions constituait évidemment un système tout nouveau pour la plupart des agents français. Si l'on ajoute à cela que les postes avaient très souvent été sabotés, on conçoit que nos agents se soient trouvés quelque peu embarrassés en présence de tables d'enclenchements interminables, de boîtes de longueur impressionnante enfermant les appareils de block et montrant, au travers de petites fenêtres toutes semblables, des voyants presque tous identiques.

Aussi, les incidents furent-ils assez nombreux au début. Pour améliorer

cet état de choses, il fallut poursuivre simultanément le rétablissement du fonctionnement des postes d'aiguilleurs et du block de station, au moyen d'équipes spéciales de techniciens éprouvés, et la confection des documents et instructions nécessaires au personnel chargé de l'exécution du service.

Antérieurement à la prise de possession du Réseau par la Régie, la D.G.C.R.A. avait prescrit le calage à voie libre des signaux d'entrée des gares. Cette mesure avait été prise en raison de l'avantage qui en résultait du verrouillage des appareils de voie par contrôle impératif lorsque ces signaux étaient à voie libre. Il est, en effet, d'usage, dans les installations allemandes, de faire contrôler impérativement en campagne les appareils de voie par la transmission du signal autorisant le passage sur ces appareils. Mais un très grand nombre de signaux ayant été dételés ou désenclenchés, le bénéfice qu'on avait voulu s'assurer par ce calage à voie libre de l'aile du signal était, le plus souvent, illusoire et présentait, en outre, l'inconvénient de donner aux mécaniciens l'indication de voie libre qui pouvait les amener à croire qu'ils allaient aborder des appareils de voie dont la position et la fixation étaient assurées, alors qu'il n'en était rien. Aussi, apparut-il plus prudent de prescrire la mise à l'arrêt des dits signaux et leur annulation par fixation, soit sur l'aile des sémaphores, soit sur les cocardes des disques, d'un croisillon en bois, peint en blanc, comme on l'expliquera dans la Troisième Partie (Service de la Voie et des Travaux).

C. - MODIFICATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT MILITAIRE D'EXPLOITATION

Le règlement militaire d'exploitation des Chemins de Fer rhénans dont il a été question plus haut, ne prévoyait que l'espacement par le temps. L'intervalle réglementaire avait été fixé à 20 minutes. Mais une annexe à ce règlement, qui n'abrogeait cependant pas la prescription qui précède, indiquait que, derrière toute circulation, on devrait commander au moyen de signaux mobiles :

l'arrêt pendant 10 minutes,

le ralentissement pendant les 5 minutes suivantes,

et faire apparaître les signaux de voie libre à l'expiration de ces 5 dernières minutes. La situation, au point de vue des intervalles à maintenir entre les trains, était donc loin d'être précise.

D'autre part, il n'était prévu qu'une vitesse uniforme de 30 kilomètres à l'heure pour tous les trains, avec un maximum possible de 45 kilomètres en cas de retard. Un tel système, qui convenait à une exploitation militaire, ne pouvait satisfaire aux exigences d'une exploitation commerciale ordinaire. Il fallait donc prévoir la circulation de trains à vitesses

notablement différentes et, par suite, prendre des mesures en vue d'éviter le rattrapage des trains.

Pour ces diverses raisons, il fallait modifier le mode d'espacement et le plus simple consistait à prescrire l'espacement par la distance. C'est ce qui fut fait le 15 Mai 1923, date à laquelle on décida d'appliquer le cantonnement absolu. Le choix de ce mode de cantonnement se recommandait, non seulement parce que le cantonnement absolu est le seul pratiqué en Allemagne, mais encore parce que, dans les circonstances où l'on se trouvait, il donnait, de toute évidence, la meilleure sécurité. Dans une période où les incidents de circulation de toute nature, attentats, détresses, déraillements, ruptures d'attelages, pertes de temps, étaient assez fréquents et où, par ailleurs, l'unité de doctrine, notamment en matière de protection des trains arrêtés, était encore loin d'être assise, le recours au cantonnement permissif eût certainement comporté des risques redoutables. Il suffit, pour s'en convaincre, de rappeler que, dans certains cas, des agents français délivrèrent des bulletins de marche prudente par assimilation avec ce qui se passe dans le cantonnement permissif qui leur était familier, et qu'un certain nombre de ces délivrances abusives furent marquées par des accidents.

Lorsque le doublement de la voie unique de Düren à Euskirchen eut été réalisé, la voie unique de Bonn à Euskirchen devint une artère extrêmement chargée, sur laquelle le nombre des circulations de chaque sens, dans une période de 24 heures, dépassa parfois la trentaine. Avec une circulation aussi intense pour une voie unique, compliquée encore par le désheurement des trains, il ne pouvait être question d'appliquer les prescriptions du règlement militaire d'exploitation, largement inspirées des règles en usage sur les Chemins de Fer français pour les lignes à voie unique : on eut demandé trop à l'attention du personnel dirigeant des gares et rendu impossible à l'agent spécial de la voie unique l'accomplissement de sa tâche. On décida donc d'appliquer à cette ligne un régime spécial. Aucun train ne devait être expédié d'une gare vers la gare voisine, après que la section comprise entre les deux gares avait été dégagée par la circulation précédente, sans que la gare réceptrice eût préalablement accepté le train en cause. On réalisait ainsi le cantonnement des trains de même sens, et on supprimait l'interdiction de déroger à l'ordre de succession des trains prévu au Livret sans l'accomplissement préalable des formalités d'usage. Pour éviter toute erreur dans l'identification des trains, les chefs des trains devaient remettre au passage dans les gares un « bulletin d'identification ». Lorsque le personnel fut convenablement familiarisé avec ce mode de circulation, on admit, pour certains trains, la possibilité de franchir les gares sans arrêt, moyennant un ralentissement suffisamment grand, au passage, pour permettre la remise du bulletin en question aux agents de ces trains.

D. - PUBLICATION, EN FRANÇAIS D'UN RÈGLEMENT SUR LA CIRCULATION DES TRAINS

C'est le 1^{er} Décembre 1923 que furent mises en vigueur, sous le nom de « Règlement sur la circulation des trains », les « Fahrdienstvorschriften » allemandes. Dans l'espèce, il ne s'agissait pas d'une traduction littérale de ces prescriptions, mais d'une transposition en un français serrant d'aussi près que possible le texte allemand, tout en restant clair pour les agents de la Régie et précis afin d'éviter tout danger de malentendu.

En tête, sous forme de note importante, figurait un commentaire explicatif de la signalisation et de la réglementation allemandes, dans lequel on avait fait ressortir les différences essentielles avec la réglementation française.

Dans le corps de l'ouvrage, les dépêches concernant la sécurité comportaient :

- 1^o le texte allemand intégral ;
- 2^o le texte abrégé officiel ;
- 3^o la traduction littérale française ;
- 4^o le texte français à employer obligatoirement dans le cas d'utilisation de la langue française.

Ce dernier texte, qui n'était pas, en général, la traduction littérale du texte allemand, avait été arrêté avec le soin d'employer l'expression française qui correspondait exactement à l'expression allemande, tout en restant dans la terminologie française.

Les agents d'exécution disposaient, ainsi, suivant leur nationalité, pour chaque dépêche correspondant à une mesure de sécurité, d'un texte français et d'un texte allemand.

La Régie fit, de même, imprimer et distribuer une traduction du Règlement des signaux des anciens Chemins de Fer d'Empire en Alsace-Lorraine, règlement conforme à la « Signalordnung » applicable sur tous les Chemins de Fer allemands.

Le personnel disposait ainsi, désormais, des deux règlements essentiels de sécurité.

E. - CLOCHES D'ANNONCE

Les cloches d'annonce, très employées en France sur les lignes à voie unique, y sont, sauf au réseau du Nord, inconnues sur les lignes à double voie, tandis qu'en Allemagne toutes les lignes, aussi bien à voie unique qu'à double voie, en sont pourvues. Il n'y a d'exception que pour les lignes très peu fréquentées et où la circulation a lieu à faible vitesse.

Les cloches allemandes, comme celles du Nord français, ne donnent pas des coups de cloches isolés ; mais elles émettent des séries de 5 ou 6 coups, suivant l'appareil, sous l'action d'une seule manœuvre d'induction.

Il en résulte qu'elles ne permettent pas de fournir de nombreuses combinaisons donnant des signaux variés. Les signaux qu'elles émettent suivant le règlement allemand sont :

Signal n° 1. — 1 volée de coups : Annonce d'un train d'un sens ;

Signal n° 2. — 2 volées de coups : Annonce d'un train en sens contraire ;

Signal n° 3. — 3 volées de coups : Annulation du signal précédemment émis en clôture du service ;

Signal n° 4. — 6 volées de coups : Alarme.

Les signaux 1 et 2 ne correspondent pas toujours aux trains de numéros respectivement impairs et pairs. Un document fixe, sur chaque ligne équipée avec des cloches, le sens auquel correspond le signal n° 1 et, comme conséquence, celui auquel correspond le signal n° 2.

Les cloches allemandes rendent de grands services ; aussi les troupes de Chemins de Fer, et, après elles, la Régie, avaient-elles le plus grand intérêt à s'en servir. Mais beaucoup de ces installations étaient détériorées ; certaines cloches et certaines lignes de cloches avaient été systématiquement sabotées ; certaines autres lignes de cloches avaient été prises pour installer des lignes téléphoniques de fortune.

La Régie dut donc procéder à une revision générale des installations de cloches et à leur remise en fonctionnement, tout en s'inquiétant de faire l'éducation des agents non familiarisés avec ces appareils à signaux qui étaient non seulement de la plus grande utilité pour les gares, mais aussi pour les passages à niveau et pour les cas où des erreurs auraient été commises par le personnel à l'occasion de l'expédition des trains.

F. - FREINAGE DES TRAINS

Ainsi qu'il a été dit plus haut, le règlement militaire d'exploitation prévoyait pour les trains une vitesse uniforme de 30 kilomètres à l'heure, pouvant atteindre 45 kilomètres en cas de retard. En conséquence, le Livret de marches donnait un pourcentage d'essieux à freiner qui correspondait à cette vitesse maxima de 45 kilomètres.

Or, en exploitation commerciale, il n'est pas toujours possible de pratiquer ces vitesses avec des trains de marchandises lourds sur des lignes à profil accidenté. Il existe même des cas où il n'est pas désirable de les atteindre, ne serait-ce que pour éviter des emballements sur les déclivités longues et accentuées que l'on rencontre en certains points.

Par ailleurs, le maintien de vitesses excessives se traduit par des

dépenses élevées de personnel de freinage. Aussi, sous l'empire de cette dernière préoccupation, vit-on certains agents locaux faire application d'office de la réglementation française, dans des conditions qui ne convenaient pourtant pas, pour économiser le personnel conducteurs.

Il était donc urgent de remettre la question au point.

Tout d'abord, les premiers livrets de marches établis par la Régie indiquèrent les limites de vitesse à ne pas dépasser et fixèrent, pour ces vitesses, le freinage à appliquer qui fut, d'ailleurs, pris dans la documentation allemande. Puis, à l'expérience, on reconnut qu'il était nécessaire de publier un livret général de freinage reproduisant les tableaux existant dans les éditions de l'« Anhang zum Fahrplanbuch » de chacune des Directions régionales de la Reichsbahn dont la Régie exploitait les lignes. Ce livret fut établi par les soins des Services Techniques de l'Exploitation en texte allemand-français, de manière à pouvoir être utilisé par tout le personnel.

Il était précédé d'une Instruction rappelant les règles essentielles du freinage contenues dans le R.C.T. et dans le Bau und Betriebsordnung. (Ordonnance relative à la construction et à l'exploitation des Chemins de Fer).

Il donnait les barèmes généraux de cette ordonnance :

Barème A : indiquant les freinages à assurer aux différentes vitesses, sur les différentes déclivités, dans les trains non munis du frein continu, sur les lignes principales ;

Barème B : indiquant les freinages à assurer aux différentes vitesses, sur les différentes déclivités, dans les trains munis du frein continu, sur les lignes principales ;

Barème C : indiquant les freinages à assurer aux différentes vitesses, sur les différentes déclivités, dans les trains des lignes secondaires.

A la suite de ces indications d'ordre général venait la documentation d'ordre pratique :

1° Les tableaux de freinage applicables sur les lignes exploitées par la Régie, groupées suivant la constitution des Directions allemandes auxquelles elles appartenaient.

Ces tableaux étaient établis par coupures de sections de freinage, et donnaient les pourcentages de freins nécessaires pour les différentes vitesses effectives de 15 à 115 kilomètres à l'heure, de 5 en 5 kilomètres.

2° Une table à double entrée permettant de déterminer par simple lecture :

— le nombre d'essieux à freiner connaissant la composition en essieux du train et le pourcentage à freiner prescrit ;

- le nombre d'essieux admissibles dans un train, connaissant le nombre d'essieux freinés existant et le pourcentage à freiner prescrit ;
- le pourcentage d'essieux freinés existant dans un train, connaissant la composition en essieux du train et le nombre d'essieux freinés existant dans le train,

avec des exemples relatifs à l'application de cette table dans les trois cas ci-dessus.

3^o Des exemples relatifs à l'addition, en queue d'un train muni du frein continu, de véhicules non munis de ce frein.

4^o Des exemples de détermination de la vitesse admissible en cas de défaillance du frein continu.

5^o L'Arrêté ministériel allemand du 21 Août 1919, qui prescrivait, dans le cas de freinage à main de véhicules à bogies dans les trains de voyageurs où le frein continu était dérangé, de ne compter que pour 1/2 essieu-frein chaque essieu freiné de tels véhicules et de ne pas dépasser, dans ce cas, la vitesse de 35 kilomètres à l'heure.

6^o L'utilisation de l'excédent disponible de la puissance de freinage des freins agissant sur plusieurs véhicules (gruppenbremse), avec des exemples.

7^o L'utilisation partielle de la puissance de freinage des machines de poussage, avec des exemples.

8^o Des cartes schématiques facilitant la recherche des tableaux de freinage à appliquer sur une ligne donnée.

En mettant en vigueur le système allemand de freinage, on supprima la faculté qu'ont, en général, les mécaniciens des Réseaux français d'augmenter, en cas de retard, leur vitesse de train, de moitié, de un tiers... de sa valeur.

Les limites de vitesse à ne dépasser en aucun cas furent indiquées au livret de marches.

L'établissement du livret de freinage fut un travail de longue haleine, qui exigea beaucoup de soin et de minutieuses corrections.

G. - EMBALLEMENTS DE TRAINS ET DÉRIVES

Au nombre des lignes exploitées par la Régie, il s'en trouvait d'importantes, à profil très accidenté, présentant des déclivités longues et accentuées : par exemple, la ligne de l'Eifel, qui offre des déclivités atteignant 16 mm. 6 par mètre.

Sur de telles lignes, des emballements et des dérives de trains lourds étaient à craindre.

Pour éviter des incidents de ce genre, on prescrivit, au mois de

Mai 1923, de placer autant que possible derrière la machine, reliés au frein à air de celle-ci, 5 véhicules munis du frein continu, afin d'ajouter ce supplément au freinage réglementaire d'arrêt. En outre, on imposa l'obligation d'une visite de tous les freins servis avant d'aborder une longue pente ou une longue rampe ; dans ce dernier cas, afin de prévenir les dérives survenant en cas de rupture d'attelages, on imposa la remise aux conducteurs, avant d'aborder la rampe, *d'un bulletin de vigilance* leur prescrivant de rapprocher des roues les sabots de frein, de redoubler d'attention et de se tenir prêts à enrayer immédiatement toutes dérives qui viendraient à se produire comme conséquence d'une rupture d'attelages.

Le bulletin de vigilance rappelait aussi qu'un bon freinage ne doit pas arrêter la rotation des roues et que, si cet arrêt se produit, il est nécessaire de desserrer légèrement, puis de resserrer le plus possible sans aller, toutefois, jusqu'à provoquer un nouveau blocage.

H. - AMÉNAGEMENTS ET ENCLENCHEMENTS

Ce fut, bien entendu, aux Services techniques de l'Exploitation que fut confié le soin de s'occuper des modifications d'aménagements et d'enclenchements et des parties correspondantes des constructions nouvelles ; ils eurent à intervenir, également, pour l'ouverture de nouveaux embranchements particuliers.

I. - DÉSINFECTION DES WAGONS

Aux Services techniques incombèrent, aussi, les questions de désinfection du matériel roulant.

J. - INSTRUCTION DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS

Sur les Réseaux français, les dossiers d'accidents et d'incidents sont généralement suivis par une section du Service du Mouvement. Cette formule ne fut pas appliquée par la Régie, qui confia ce soin aux Services techniques de l'Exploitation ayant élaboré les règlements. Cette manière de faire permit à ces Services de contrôler l'application des dits règlements à l'occasion des accidents et incidents les plus divers, en vue de tirer enseignement de la nature des faits, de mesurer les progrès accomplis et ceux restant à faire, et de prendre immédiatement les mesures nécessaires quant au développement de l'instruction professionnelle des agents, à la stricte observation des règlements, et à la mise au point éventuelle de ceux-ci et des installations elles-mêmes.

CHAPITRE II

HORAIRES DES TRAINS

A. - ORGANISATION DU SERVICE DES HORAIRES

Chacune des anciennes Directions allemandes était, en fait, autonome en ce qui concerne le Service des Horaires. Il faut excepter, toutefois, les 5 Directions bavaroises d'Augsbourg, Nuremberg, Regensburg, Munich et Wurzburg, qui avaient un Service d'horaires commun, à Munich.

Dans toutes les autres Directions, il existait un service d'horaires qui comportait, en général, 4 bureaux : un bureau voyageurs, un bureau marchandises, un bureau trains de messageries, un bureau militaire, et, quelquefois, un cinquième bureau, de service spécial pour la période d'été et les jours de fête (c'était le cas qui se présentait pour la Direction de Cologne). Chacun de ces bureaux avait, à sa tête, un agent supérieur ; il était aidé par un personnel subalterne plus ou moins nombreux, selon l'importance du Service. En totalité, les services d'horaires des Directions comportaient de 60 à 80 agents.

Du fait de la spécialisation des services d'horaires par Direction, résultait l'obligation de conférences fréquentes, entre Directions voisines, pour coordonner les horaires des trains à grand parcours. Chaque Direction faisait paraître son livret de marches, son indicateur, ses affiches, pour les trains de sa zone.

Si des avantages pouvaient résulter d'un système aussi décentralisé, on peut, cependant, penser que des simplifications pouvaient y être introduites en vue de réduire les complications et les frais qu'il entraînait. En tout cas, pour l'organisation du Service des Horaires de la Régie, qui avait à assurer la charge de l'exploitation de près de 5.300 kilomètres de lignes, on appliqua successivement 2 méthodes : en premier lieu, le système de la centralisation dans un service unique d'horaires installé à la Direction Générale ; puis, lorsque le service du Réseau fut convenablement stabilisé, il y eut toujours un service d'horaires à la Direction Générale ; mais son rôle consista seulement à vérifier et à coordonner les horaires prévus par les Directions régionales suivant ses directives, à établir pour l'ensemble du Réseau les documents du service, et à traiter les questions relatives aux trains communs avec les réseaux voisins.

Dès le début, le Service des Horaires fut constitué avec quelques éléments prélevés sur les Sections de Chemins de Fer de Campagne.

Au mois de Mai 1923, on renforça ce Service par des éléments prélevés sur tous les Réseaux français et belges, on plaça à sa tête un chef de service,

on créa 6 subdivisions correspondant chacune à une Direction régionale, puis on s'achemina peu à peu vers la centralisation du service. Mais il ne pouvait être question de réaliser de suite celle-ci, comme on l'eût voulu. Il fallut attendre que le personnel fût bien au courant du Réseau et du travail particulier qui incombe à un service d'horaires. En effet, à part quelques spécialistes expérimentés, les agents dont on disposait n'étaient aucunement préparés à la besogne qui les attendait. C'est dire qu'il fallait, en même temps, former le personnel et constituer le service.

Si la situation avait été stable, l'effort à produire pour mettre le service en mesure de marcher eût ainsi été déjà considérable. Mais il s'agissait d'une situation essentiellement variable ; le trafic s'accroissait de jour en jour et la consistance du Réseau changeait elle-même fréquemment, ce qui compliquait singulièrement la tâche. On parvint cependant, au prix d'un travail acharné et de dévouements inlassables, à obtenir d'excellents résultats dans un temps relativement court.

B. - HORAIRES

Pendant les premiers jours de son exploitation, la Régie maintint l'application du livret militaire au 1^{er} Mars à service restreint, mais elle entreprit immédiatement l'établissement d'un *livret de marches* nouveau, nécessité par la grande extension donnée au service, et elle créa un Indicateur de trains à l'usage du public.

Ce livret de marches fut publié dès le 16 Avril. Il comportait la création de quelques trains express entre :

Cologne — Aix ;
Düren — Düsseldorf — Essen ;
Mayence — Sarrebrück-*via* Bingerbrück ;
Mayence — Sarrebrück-*via* Neustadt ;
Mayence — Strasbourg-*via* Wissembourg ;
Mayence — Düsseldorf-*via* Cologne.

Les vitesses de ces trains étaient déjà plus grandes que celles prévues par les marches du livret spécial militaire, notamment pour les trains internationaux reliant la Belgique et la France aux Territoires Occupés.

Le nouveau livret comportait également la remise en exploitation de la grande artère Wahn-Wiesbaden, sur laquelle on traça des trains omnibus, et l'établissement de marches facultatives de trains de marchandises, permettant l'évacuation des charbons et des coques de la Ruhr, entre la Ruhr et Aix-la-Chapelle et entre la Ruhr et Perl.

Dès le 1^{er} Mai 1923, on put mettre à disposition du public un nouvel Indicateur, tenant compte des modifications récemment apportées au Service des trains de voyageurs.

Le 7 Mai, on créa 18 marches aller et retour à indices spéciaux entre la Ruhr et Ehrang, pour l'écoulement des trains de charbons vers la France et le retour des matériels vides. Parmi ces 18 marches, 10 furent régularisées dans chaque sens. La traversée de la zone de Cologne n'étant pas possible pour l'évacuation des trains de charbons, les itinéraires choisis durent être établis par Düsseldorf, Neuss, Düren, Euskirchen, Gerolstein, Ehrang, en empruntant sur le parcours Düren-Euskirchen une ligne à voie unique. L'écoulement des trains envoyés par cet itinéraire devint très rapidement fort difficile :

1^o par suite du manque de capacité de la voie unique entre Düren et Euskirchen, eu égard au nombre des trains à y faire passer ;

2^o en raison du profil très accidenté de la partie Euskirchen-Ehrang.

Pour y remédier, 18 marches aller et retour nouvelles, en soudure à Euskirchen sur celles déjà tracées, furent établies *via* Bonn et Coblenze, pour permettre la répartition au mieux des trains à évacuer, soit par Gerolstein, soit par Bonn, en utilisant sur le parcours Bonn-Coblenze une ligne à bon profil.

Pendant la même période, des marches de trains de marchandises furent également créées entre la Ruhr-Crefeld et Aix-la-Chapelle pour l'évacuation des charbons destinés à la Belgique et au Nord de la France. Enfin, le 18 Juin, deux marches, en soudure sur celles déjà choisies, furent prolongées, *via* Mayence, sur Lauterbourg, pour l'acheminement des charbons et cokes destinés à l'Alsace.

Deuxième Livret de Marches. — Le nombre des kilomètres de voie exploités était passé de 2.365, le 15 Mai, à 2.655 le 15 Juin. D'autre part, malgré la résistance passive, les trains de voyageurs étaient de plus en plus utilisés par l'élément civil allemand et de nombreux trains ouvriers avaient dû être créés, à partir du 15 Mai. Le 16 Juillet 1923, un deuxième Livret Régie fut mis en application et, à cette même date, un troisième Indicateur des trains de voyageurs fut édité ; l'on s'efforça de faire paraître, en même temps que ce troisième Indicateur, des affiches-horaires ; mais aucune maison allemande ne put ou ne voulut exécuter le travail d'imprimerie considérable qu'il s'agissait de faire en quelques jours et il fallut ajourner cette amélioration.

Le Livret de marches au 16 Juillet 1923 réalisa un relèvement notable des vitesses primitivement fixées pour les trains internationaux et les trains desservant la ligne Wiesbaden-Mayence-Dortmund. Les premiers trains

méritant véritablement la désignation d'express commencèrent à circuler sur les grandes artères suivantes :

- Mayence à Lauterbourg ;
- Mayence à Deux-Ponts, *via* Neustadt et Landau ;
- Mayence à Sarrebrück, *via* Bingerbrück ;
- Coblence à Trèves ;
- Cologne à Trèves-Sarrebrück ;
- Cologne à Aix-la-Chapelle ;
- Dortmund à Aix-la-Chapelle, *via* Duisbourg-Düsseldorf, Neuss-Düren ;
- Dortmund à Aix-la-Chapelle, *via* Duisbourg-Crefeld et München-Gladbach.

Il y a lieu de noter également que le nouveau Livret consacra la numérotation méthodique des trains qui avait été établie sur des bases analogues à celles pratiquées en France.

C. - TRAVERSÉE DE LA ZONE DE COLOGNE

Dans le service au 16 Juillet 1923, la circulation à travers la zone de Cologne, occupée par l'Armée anglaise, des trains de voyageurs et de ravitaillement, continuait d'être assurée par les Allemands, suivant les règles d'un accord intervenu entre les autorités militaires anglaise et française. Cet accord, qui ne permettait le passage que de 10 marches militaires quotidiennes, dans chaque sens, et de deux trains de ravitaillement, par Worringen et Brühl, obligeait la Régie à détourner les trains commerciaux par la ligne Düsseldorf-Neuss-Düren-Euskirchen-Bonn ou Gerolstein. Dès lors, seuls, les voyageurs militaires et leurs familles, ainsi que les fonctionnaires de la H.C.I.T.R. et leurs familles, étaient autorisés à utiliser les trains à caractère militaire traversant la zone de Cologne. Quant aux voyageurs ordinaires, de plus en plus nombreux, ils étaient dans l'obligation, soit de contourner la zone anglaise par l'itinéraire détourné Euskirchen-Düren, soit de changer de trains aux points d'échange de Worringen-Brühl et Kierberg. Pour éviter les inconvénients inhérents à chacune de ces deux combinaisons, la Régie mit à la disposition de ces voyageurs des services automobiles, créés avec le concours de l'Autorité Militaire, entre Bonn et Düsseldorf et retour, et entre Liblar et Düsseldorf et retour.

Seule la gare de Buir, première gare allemande sur la ligne d'Aix-la-Chapelle à Cologne, continua à fonctionner pour les besoins du trafic international établi par cette route, sans obligation pour les voyageurs ordinaires de changer de trains ; et, malgré tout, les difficultés les plus sérieuses étaient rencontrées sur cette voie par les voyageurs munis de bagages, que les Allemands se refusaient à enregistrer, au départ de Cologne, pour les au-delà de la zone anglaise.

Mais l'extension du trafic, les difficultés de son écoulement du nord vers le sud et *vice versa*, avaient amené la Régie à entreprendre le doublement de la ligne de Düren à Bonn, en commençant par le tronçon qui va de Düren à Euskirchen. Aussi, dès qu'en Août le tassement de la voie neuve fut suffisant, on profita de ce doublement pour détourner par Euskirchen et Düren les deux express journaliers reliant Wiesbaden et Dortmund, afin d'éviter les ennuis causés par la traversée de la zone anglaise, et pour créer un train aller et retour, à marche rapide, entre Mayence et Essen.

On profita des mêmes circonstances pour tracer deux trains omnibus en provenance, l'un de Trèves, l'autre de Mayence et pour créer :

1° 2 trains pour l'acheminement des permissionnaires entre Dortmund et Wissembourg et entre Dortmund et Perl ;

2° un nouvel express régulier entre Coblenze et Bonn, avec prolongement facultatif sur Düsseldorf.

D. - PRÉPARATION DU SERVICE POUR LA FIN DE LA RÉSISTANCE PASSIVE

La fin de la résistance passive approchait cependant.

La Régie ne devait, à aucun prix, se laisser devancer par les événements et le Service des Horaires, tout en faisant face à sa besogne courante considérable, devait préparer le livret de marches correspondant au service complet qu'il y avait lieu de prévoir pour ce moment. On décida, pour tenir compte des disponibilités traction et matériel, de procéder par étapes dans l'établissement et la mise en train du service futur.

Trois livrets, correspondant à 3 étapes distinctes, furent ainsi préparés :

La première étape comprenait le service déjà en vigueur, auquel on ajoutait, sur chaque ligne, les trains ouvriers nécessaires à la reprise immédiate du travail dans les usines de la Rhénanie et de la Ruhr ;

La deuxième étape comprenait tous les trains de la première étape avec, en plus, un certain nombre de trains ouvriers, de manière à reconstituer, dans sa totalité, l'ancien programme de trains ouvriers des Pays Rhénans et Westphaliens, moins quelques trains de nuit, et, sur chaque ligne, les trains de marchandises omnibus nécessaires à la reprise rapide de la vie économique. A ce programme déjà important, on ajoutait une certaine quantité de marches de trains de charbon pour parer à l'augmentation prévue du rendement des mines et des usines de la Ruhr ;

La troisième étape, qui faisait table rase du passé, comprenait en presque totalité l'ancien service allemand voyageurs et marchandises.

Il fallait, enfin, prévoir une variante pour chaque étape, dans l'éven-

tualité où il deviendrait possible d'utiliser, comme du temps de l'exploitation allemande, les lignes de la zone de Cologne. On se rend compte de l'importance du travail qui était à réaliser.

En même temps qu'étaient préparés ces programmes, un nouvel Indicateur, destiné à remplacer celui du 16 Juillet 1923, était mis sur pied et publié le 1^{er} Septembre.

Malgré la faiblesse de ses effectifs (16 agents) et malgré les délais toujours très courts dont on disposait, le Service des Horaires de la Régie parvint, en travaillant jour et nuit, à faire face à cette énorme tâche à la date assignée. Mais l'importance des documents qu'il avait préparés était telle qu'on fut dans l'impossibilité absolue de trouver en Rhénanie un imprimeur capable de livrer, dans un délai suffisamment court, les épreuves du futur livret, des affiches et des indicateurs.

Après avoir recherché en vain, à Sarrebrück et à Strasbourg, une imprimerie susceptible de faire l'effort nécessaire, il fallut s'adresser à une maison de Lille.

E. - CONSÉQUENCES DES ACCORDS DE MAYENCE, POUR LES HORAIRES

Pendant la résistance passive, il n'y eut aucune prise de contact entre les Services de la Régie et l'Administration des Chemins de Fer allemands. La cessation de cette résistance eut d'abord pour résultat de provoquer entre les deux Administrations un examen en commun des mesures d'ordre général à prendre, comme suite à la reprise du service par le personnel allemand. Mais ce n'est qu'après la conclusion des Accords de Mayence du 1^{er} Décembre, que s'établirent, entre Services Centraux des deux réseaux, des relations ayant pour objet de régler dans le détail les conditions générales de reprise posées par les dits Accords. Ces relations continuèrent, dans un but analogue, quand on eut à mettre en œuvre les Accords de Mayence du 16 Février 1924, relatifs au trafic de la zone de Cologne.

Il convient de faire observer que ces conférences restèrent, de la manière la plus étroite, dans le cadre général des Accords, et tous les efforts qui furent entrepris en vue de donner, dans l'intérêt des populations, un sens large aux tractations intervenues, demeurèrent sans aucun succès, du fait de l'Administration allemande.

C'est ainsi, par exemple, qu'au cours d'une Conférence internationale, qui eut lieu à Nice, du 4 au 6 Novembre 1923, les représentants de la Reichsbahn déclarèrent ne pouvoir entrer en relations avec le représentant de la Régie, de telle manière que la reprise des relations internationales intéressant à la fois la Reichsbahn et la Régie ne put être examinée.

Dans ces conditions, les relations de trafic entre T.O. et T.N.O. furent

assez longtemps des plus précaires et on ne vit apparaître, du côté allemand, un peu plus de largeur de vues qu'après la signature des Accords de Mayence du 16 Février 1924.

Au point de vue du Service des Horaires, ces derniers Accords comportaient, d'ailleurs, une toute autre portée que les Accords du 1^{er} Décembre 1923. Il s'agissait, en effet, de rétablir des relations de trafic avec la zone de Cologne, et cela dans des conditions analogues à celles qui existaient en Janvier 1923. Or, cette zone constitue un nœud ferré considérable qui commande, en fait, l'ensemble des Chemins de Fer rhénans. Rétablir des relations de trafic dans les conditions qui viennent d'être indiquées, c'était revenir, sur l'ensemble du Réseau rhénan, au service existant en Janvier 1923, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, avec toutes les conséquences que comportait un semblable retour. C'était abandonner les détournements de trains par Düren, Euskirchen, Bonn, auxquels la Régie avait été obligée de recourir pour sauver la situation. C'était surtout restituer à chaque gare le rôle qui lui était dévolu dans l'ancienne organisation allemande.

Il est de toute évidence que cette mise au point constituait un travail extrêmement important. Si l'on y ajoute celui qui devait résulter de circonstances particulières, telles que le changement de l'heure au 1^{er} Avril, la campagne de fruits du printemps 1924, le service d'été au 1^{er} Juin 1924, on conçoit que, pour mener cette tâche énorme à bien, il ait fallu recourir à de multiples conférences avec les Représentants des Chemins de Fer allemands et y déployer une activité incessante toute particulière. En fait, les conférences se poursuivirent, pour ainsi dire, sans arrêt jusqu'à la mise au point définitive du Service 1924-1925 et, en toutes circonstances, le Service des Horaires se tint toujours en état, non seulement de suivre, mais encore de devancer les Allemands qui, pourtant, se trouvaient autrement pourvus en personnel et en moyens d'action.

Au sujet de l'application de l'heure d'été, il n'est pas sans intérêt de rappeler que, dans les T.O., l'heure officielle des Chemins de Fer était, en vertu d'une décision de la H.C.I.T.R., l'heure de l'Europe occidentale. Or, l'heure civile était restée l'heure de l'Europe centrale. Dès lors, le changement de l'heure ne pouvait se traduire, pour la Régie, par le simple déplacement des aiguilles aux cadrans des gares ; il comportait la nécessité de modifier un très grand nombre de trains, notamment les trains ouvriers et les trains dont la marche devenait incompatible avec celle des trains internationaux qui, venant de France et de Belgique, continuaient de circuler à l'heure ancienne.

La formalité du changement de l'heure apportait donc, dans le travail des horaires, une complication importante nécessitant des ententes multiples avec les réseaux voisins.

De son côté, le service des fruits et primeurs de la vallée du Rhin donnait lieu à des transports considérables, prenant naissance dans le Palatinat et le Rheingau, et ayant pour destination les gros centres de consommation que forment la région de Cologne, la Ruhr et la Westphalie. Il comportait ainsi une série de trains ayant chacun une affectation déterminée, circulant selon des horaires adaptés aux besoins des expéditeurs, et formés de groupes de wagons correspondant chacun à une destination ou à une section de ligne.

Pour le 1^{er} Juin 1924, parut un livret définitif consacrant le rétablissement intégral de l'ancien service allemand qui avait été effectué par parties, au fur et à mesure du développement des conférences d'horaires. En même temps, les gares et le public disposaient d'indicateurs et d'affiches.

Il convient, toutefois, d'observer que les trains internationaux n'avaient pu être rétablis au delà de Dortmund, par la faute des Allemands. Pour vaincre l'opposition de ceux-ci, il ne fallut rien moins qu'une action diplomatique.

F. - CONSÉQUENCES DES ACCORDS DE LONDRES, POUR LES HORAIRES

Les Accords de Londres comportaient, notamment, comme conséquences, la suppression des postes de douane entre les T.O. et les T.N.O., dans la nuit du 8 au 9 Septembre 1924. Ils entraînaient, par suite, l'obligation de remanier les horaires d'un grand nombre de trains pour faire disparaître les longs stationnements antérieurement prévus aux anciennes gares frontières. Des conférences qui eurent lieu à Francfort procédèrent à ces remaniements, dont tinrent compte les documents du service au 5 Octobre 1924, service qui resta en vigueur après le 16 Novembre, lorsque la Régie eut remis l'exploitation aux mains de la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft.

G. - RELATIONS INTERNATIONALES

Les trains internationaux de Paris et Ostende à Riga et Varsovie avaient été rétablis à partir du 21 Juillet 1924 ; mais leur vitesse était beaucoup plus faible qu'avant l'occupation de la Ruhr, ce qui entraînait des plaintes que les Administrations du Nord français et de l'État belge se proposèrent de faire cesser.

Les 25 et 26 Août 1924, se tint à Bruxelles une conférence internationale à laquelle étaient représentées les Administrations suivantes :

La Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés ;
Chemins de Fer Esthoniens ;

Chemins de Fer Lettons ;
Chemins de Fer Polonais ;
Chemins de Fer Allemands ;
Chemins de Fer du Nord Français ;
Chemins de Fer du Nord Belge ;
Chemins de Fer de l'État Belge ;
La Compagnie du South Eastern and Chatham Railway ;
La Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

L'Ordre du Jour de la Conférence comportait :

1^o l'accélération de la marche du train Paris-Ostende-Cologne-Berlin-Varsovie-Riga, de façon à ramener cette marche, autant que possible, dans l'horaire arrêté dans une conférence tenue à Bruxelles le 23 Novembre 1922 ;

2^o l'organisation, au moyen des trains rapides Paris-Ostende-Berlin-Varsovie-Riga, d'un service de colis messageries avec taxes directes ;

3^o l'établissement des billets directs avec enregistrement direct des bagages pour les relations entre l'Angleterre, la France, la Belgique d'une part, Berlin, Riga et Varsovie, d'autre part ;

4^o la mise en marche de services de voitures directes de Paris et Bruxelles à Berlin et Hambourg.

La composition des trains, pour les horaires accélérés, fut de suite établie pour être appliquée au 5 Octobre ; à cette même date, des voitures Bruxelles-Berlin, Paris-Berlin, circulèrent suivant un programme déterminé, améliorant ainsi considérablement l'acheminement des voyageurs internationaux.

La question des billets directs et celle de l'organisation d'un service de messageries dans le train Paris-Riga, ne furent pas entièrement solutionnées et il fut entendu qu'une conférence ultérieure serait réunie à Bruxelles pour achever leur examen.

H. - GRAPHIQUES DE LA MARCHE DES TRAINS

En même temps que paraissaient les documents horaires, il était nécessaire de munir les gares de graphiques indiquant, ligne par ligne, les heures de circulation des trains de marchandises et de voyageurs.

Avant le 11 Janvier 1923, les différentes Directions régionales allemandes de Mayence, Ludwigshafen, Trèves, Cologne, Essen et Elberfeld, établissaient séparément les graphiques de leurs lignes. L'impression en était faite au siège de chaque Direction, dans un atelier spécial muni de presses lithographiques. La Direction Générale de la Régie s'étant installée dans les locaux de l'ancienne Direction allemande de Mayence, y trouva un

atelier qu'elle s'empressa de remettre en état de fonctionnement pour le tirage de ses graphiques.

La méthode allemande, morcelant en plusieurs tranches une même ligne principale, suivant les limites des Directions régionales, fut abandonnée et les documents allemands anciens ne furent utilisés que pour les renseignements qu'ils comportaient, quant aux éléments fixes des graphiques.

Les graphiques de la Régie furent donc établis par lignes entières, suivant une forme et une échelle identiques pour chaque ligne, et dressés suivant une division méthodique du Réseau.

Au début, le Service des Horaires ne disposait, pour effectuer un si gros travail, que de deux agents dessinateurs non spécialistes du travail d'horaires, et ignorant totalement le travail d'un atelier de lithographie.

On envisagea, pour le tirage des premiers documents, de s'adresser à l'industrie privée ; mais aucune maison ne put s'engager à livrer les premières épreuves avant un délai de 6 mois.

Le temps nécessaire à l'organisation du bureau de dessin et de l'atelier de lithographie de la Régie ne paraissant pas devoir être d'une telle importance, on abandonna l'idée de recourir à l'industrie privée, et on attaqua activement le travail de confection des planches de fond des graphiques, en augmentant le rendement du bureau de dessin par l'embauchage de 4 dessinateurs, qui furent immédiatement dressés au travail demandé.

Les anciennes pierres de l'atelier allemand furent entièrement poncées et utilisées pour le tirage des graphiques nouveaux. Après plusieurs essais, l'atelier de lithographie parvint, avec des moyens de fortune, à établir des graphiques d'une exécution aussi parfaite qu'ils auraient pu l'être s'ils étaient sortis de maisons spécialisées dans ce genre de travail.

Toutes les planches de fond étaient établies vers la fin de Décembre 1923, en deux couleurs :

— bleu clair pour la division du temps, chaque division de un millimètre représentant deux minutes et la planche entière comportant les 24 heures ;

— bistre pour la division des lignes avec indication des gares, postes de block, profil et tracé des lignes, distances kilométriques entre gares et postes de block, dispositions des bifurcations rencontrées et position des dépôts, prises d'eau et plaques tournantes.

Pendant qu'on achevait ce travail principal, on réussit à tirer, en Juillet 1923, les premiers exemplaires du graphique des trains de la Rive gauche du Rhin, Düsseldorf-Cologne-Mayence ; les tracés des trains étaient indiqués par des traits noirs de différentes épaisseurs, suivant qu'il s'agissait de trains de voyageurs ou de marchandises.

Étant donné la grande variabilité des horaires qui se manifesta, sur-

tout au moment du rétablissement des relations avec la Reichsbahn comme conséquence de la conclusion des Accords de Mayence, il ne fut pas possible d'établir et de tirer d'une seule fois la totalité des graphiques correspondant à un service de trains déterminé et on dut procéder par tranches successives.

Quand fut réalisé, à la suite des Conférences tenues avec les Directions allemandes, le service définitif des trains — (service d'été au 1^{er} Juin 1924) — la totalité des graphiques fut remise au tirage et, le 15 Juillet 1924, les 31 planches représentant l'ensemble de la circulation des trains sur les lignes des réseaux Rhénans et de la Ruhr étaient en possession des gares et services intéressés.

Au moment du départ de la Régie, tous les graphiques du service d'hiver (au 5 Octobre 1924) étaient établis et tirés.

Au cours des négociations sur le transfert à la Reichsbahn du Réseau de la Régie, les fonctionnaires allemands chargés des négociations ne cachèrent pas qu'ils considéraient les graphiques établis par la Régie comme bien supérieurs à ceux des anciennes Directions allemandes et qu'ils les conserveraient, en raison des nombreux avantages qu'ils présentaient sur ceux qu'établissait autrefois la Reichsbahn.

I. - SURVEILLANCE DE LA RÉGULARITÉ DE LA MARCHE DES TRAINS

Dans tous les réseaux de Chemins de Fer en état normal d'exploitation, le contrôle de la régularité de la marche des trains est effectué avec un soin constant ; seul, ce contrôle permet, en effet, de révéler au cours de l'exécution du service les horaires imparfaitement établis, les correspondances irrégulièrement assurées, les trains insuffisamment utilisés, les excès de vitesse, les irrégularités dans le fonctionnement des signaux ou dans le service des gares, etc...

Au début de son exploitation, la Régie ne pouvait organiser un semblable contrôle ; elle manquait du personnel nécessaire, le nombre de ses trains était faible, peu de voyageurs les utilisaient, la circulation se faisait sur des lignes sans block-system, au travers de gares sans signaux, et sous la menace constante d'actes de sabotage.

Cependant, une pression constante était exercée sur les Directions régionales pour arriver à régulariser le plus possible, par leurs propres moyens, la circulation des trains sur leur terrain.

Vers la fin de Septembre 1923, c'est-à-dire un peu avant la cessation de la résistance passive, l'allure générale du service des trains était parvenue à un degré suffisant de régularité pour qu'il fût possible de commencer la besogne de polissage dans le détail.

Un service spécial de contrôle fut alors organisé dans le sein du Service des Horaires ; il avait pour but de surveiller, au jour le jour, la marche de tous les trains de voyageurs, directs, express, rapides ou omnibus.

Les trains express reliant Mayence à Dortmund avaient été détournés par la voie Bonn-Euskirchen-Düren-Neuss-Düsseldorf, le 20 Août, et leur passage entre Bonn et Euskirchen, sur une voie unique surchargée, était une cause fréquente de retards, à laquelle il importait de s'attaquer tout d'abord ; pour les autres trains, on se contenta, dans les premières semaines, d'exiger des Directions régionales une surveillance de plus en plus stricte.

Des circulaires, portant des recommandations utiles et précisant les imperfections à faire disparaître, des enquêtes approfondies, amenant souvent des modifications aux horaires primitivement établis, produisaient une amélioration de plus en plus sensible et au moment où, par des Accords avec les Directions allemandes, un service de trains stable put être établi, le service du contrôle de la régularité était en plein fonctionnement et obtenait les meilleurs résultats.

J. - ATELIER DE LITHOGRAPHIE

Aussitôt la prise de possession des lignes rhénanes et de la Ruhr, il devint indispensable à la Direction Générale de la Régie de disposer d'un atelier de lithographie, tant pour l'impression des instructions de toute nature réglant l'organisation du service que pour le tirage des horaires des trains progressivement mis en marche.

Les imprimeurs allemands refusaient, en effet, d'assurer les tirages de la Régie, et les quelques imprimeries de Mayence qu'on aurait pu faire réquisitionner étaient pourvues de moyens insuffisants pour le travail important qu'il s'agissait d'exécuter.

L'atelier de lithographie trouvé dans les locaux de la Direction régionale de Mayence comportait trois machines, dont une de grande dimension permettant le tirage de feuilles de 1 m. 60, et de nombreuses pierres de toutes dimensions ; on procéda de suite à la mise en état des machines, en même temps qu'on recherchait des ouvriers capables d'assurer leur remise en marche et leur utilisation.

Après bien des difficultés, 5 ouvriers spécialistes purent être embauchés et, dès le milieu d'Avril 1923, l'atelier commençait à rendre quelques services en assurant le tirage des imprimés et instructions les plus urgents ; l'organisation première fut complétée par un atelier de reliure et de brochage, permettant de donner aux documents de service une forme susceptible d'assurer leur conservation par le personnel.

Jusqu'à la fin de Septembre 1924, les ateliers de lithographie et de reliure livrèrent :

	Documents.
Instructions du Secrétariat Général.....	141
Instructions de la Comptabilité Générale et Contentieux.	68
Documents du Service des horaires, toujours tirés en quelques heures.....	433
Instructions du Service du Mouvement.....	112
Instructions des Services Commerciaux.....	146
Instructions du Contrôle des Recettes.....	79
Documents de la Voie et des Bâtiments, avec dessins nombreux.....	252
Instructions diverses du Matériel et de la Traction, contenant toutes des dessins de machines.....	440
Instructions intéressant la Direction régionale de Mayence	2.662
Soit au total.....	<u>4.333</u>

dont certains furent tirés à plusieurs milliers d'exemplaires.

L'atelier de lithographie de la Régie a rendu à celle-ci les plus grands services, et on eut été véritablement très en peine si le Réseau avait été privé de son concours.

CHAPITRE III

RÉPARTITION DU MATÉRIEL ROULANT

A. - ORGANISATION DU SERVICE

L'organisation progressive du Service de la Répartition du Matériel roulant s'est faite en trois étapes :

La première étape s'étend depuis la création de la Régie jusqu'à la fin de la résistance passive (Mars à Octobre 1923) ;

La deuxième part d'Octobre 1923 et s'étend jusqu'à Décembre ;

La troisième part de l'application des Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923.

a) Première étape.

Le 19 Mars, c'est-à-dire au moment de la remise du Réseau rhénan et de la Ruhr à la Régie, un inventaire du matériel se trouvant dans les gares *en exploitation* fut effectué et donna les résultats suivants :

Voitures à Voyageurs :

1 ^{re} /2 ^e Classe.....	405
3 ^e Classe.....	1.426
4 ^e Classe.....	2.002
Fourgons G. V.....	281
	<u>4.114</u>

Wagons à Marchandises :

	Vides.	Chargés.	Totaux.
Couverts.....	11.855	5.697	17.552
Tombereaux.....	18.601	12.049	30.650
Plats.....	5.974	2.775	8.749
Réservoirs.....	680	63	743
Divers.....	201	149	350
Fourgons P. V.....	1.311	»	1.311
			<u>59.355</u>

Il convient d'observer que l'importance du parc réellement utilisable était pratiquement moindre que celle ressortant des chiffres indiqués, car :

— d'une part, les wagons chargés étaient devenus, par suite de la

résistance passive, pour la majeure partie, des wagons en épave et ne pouvaient devenir utilisables qu'après un délai indéterminé ;

— d'autre part, près du tiers des wagons vides ne pouvaient circuler, pour avaries diverses.

Les ressources utilisables se réduisaient, en fait, aux 2/3 des wagons vides inventoriés. Elles furent, cependant, d'une manière générale, suffisantes jusqu'à la fin d'Octobre 1923, les transports commerciaux purs, c'est-à-dire en dehors des transports de Réparations, ayant été relativement peu importants du fait de la résistance passive.

Les ressources en matériel se sont, d'ailleurs, accrues progressivement, soit par les wagons trouvés sur les lignes, au fur et à mesure de la reprise de leur exploitation par la Régie, soit par la libération des wagons chargés en souffrance, au fur et à mesure de leur application ou des ventes effectuées par le Service de la Liquidation franco-belge. Elles se sont accrues également, surtout pour les voitures à voyageurs, grâce à des remises en état, par le Service du Matériel, du matériel avarié.

Le tableau ci-après donne, d'après les inventaires périodiques effectués, la progression du parc des voitures et des wagons jusqu'à la fin de 1923 :

	19 Mars.	1 ^{er} Juin.	15 Sept.	31 Déc.
Voitures à voyageurs.....	4.114	6.183	7.067	7.542
Wagons à marchandises....	59.355	74.842	85.974	172.698

Malgré les disponibilités assez larges en matériel P. V., eu égard au trafic qu'il s'agissait d'assurer, il y avait lieu de craindre l'appauvrissement en tombereaux en raison des retards apportés, dans les retours à la Régie du matériel vide, par les réseaux étrangers qui manquaient eux-mêmes de wagons pour assurer leur trafic.

Pour faciliter ces retours, les gares frontières munirent d'étiquettes « *A retourner exclusivement sur les pays rhénans* » tous les wagons allemands sortant des Territoires Occupés, ceux-ci ne se distinguant d'aucune manière des wagons provenant des lignes que la Reichsbahn continuait à exploiter.

Dans la période considérée, allant jusqu'à la fin d'Octobre 1923, le rôle du Service de la Répartition fut assez restreint et porta surtout sur l'évolution des tombereaux pour le trafic de la Ruhr, sur le pointage au jour le jour des sorties et des rentrées par les points-frontières belges, luxembourgeois, français et sarrois.

Les transports de la Ruhr étaient suivis à l'aide de situations adressées, chaque jour, par les Directions régionales, à la Répartition et donnant les renseignements utiles.

Le Service de la Répartition eut aussi à se préoccuper, pendant cette première période, de la formation des trains militaires qui, à cette époque, présentèrent de sérieuses difficultés en raison du faible nombre de voitures

à voyageurs en bon état disponibles. Il fallut, dans diverses circonstances, faire appel au concours des Réseaux français.

b) Deuxième étape.

C'est en Novembre 1923 que la fin de la résistance passive s'est manifestée par un accroissement du trafic considérable, qui n'a cessé de se poursuivre jusqu'en Avril 1924 ; à partir de cette date, le trafic est resté sensiblement au même niveau, sauf une chute importante en Mai, occasionnée par les grèves des mines de la Ruhr.

Le tableau suivant donne le nombre des wagons chargés chaque semaine, dans les gares de la Régie, du milieu de Septembre 1923 au milieu d'Octobre 1924 :

Nombre de wagons chargés, chaque semaine, dans les gares de la Régie.

SEMAINES		NOMBRE DE WAGONS	SEMAINES		NOMBRE DE WAGONS
1923			1924		
du 17-9	au 23-9	9.161	du 30-3	au 5-4	132.483
	24-9	9.443		6-4	140.107
	1-10	12.543		12-4	135.214
	8-10	14.287		19-4	129.850
	15-10	14.757		20-4	131.923
	22-10	16.153		27-4	93.883 (1)
	29-10	19.280		4-5	77.359 (1)
	5-11	20.871		11-5	75.048 (1)
	12-11	26.038		18-5	65.552 (1)
	19-11	31.202		25-5	102.583
	26-11	37.228		1-6	105.710
	3-12	47.703		8-6	122.306
	10-12	54.684		15-6	124.636
	17-12	60.801		22-6	125.903
	24-12	65.437		29-6	128.698
1924				6-7	122.790
du 1-1	au 6-1	58.972		13-7	116.344
	7-1	65.482		20-7	113.467
	14-1	69.447		27-7	116.992
	21-1	75.774		3-8	121.068
	28-1	80.852		10-8	124.843
	4-2	89.031		17-8	125.391
	11-2	96.398		24-8	129.696
	18-2	100.086		31-8	134.456
	25-2	100.609		7-9	129.891
	2-3	106.521		14-9	133.072
	9-3	115.795		21-9	128.759
	16-3	122.513		28-9	136.337
	23-3	123.260		5-10	129.121
				12-10	

(1) Grève des mines de la Ruhr.

Le nombre moyen des wagons chargés par jour ouvrable a ainsi suivi la progression rapide suivante :

	Fin Septembre 1923.	Fin Novembre 1923.	Mi- Avril 1924.
Pays Rhénans	820	3.483	7.192
Ruhr	754	2.721	16.159
Totaux.....	<u>1.574</u>	<u>6.204</u>	<u>23.351</u>

Les pointes ont dépassé le chiffre de 28.000 unités de 10 tonnes, certains jours, pour le seul réseau de la Ruhr (Direction d'Essen).

c) Troisième étape.

Les Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923, intervenus entre la Régie et la Reichsbahn, ont consacré le principe de la banalisation du matériel à marchandises entre les deux Administrations. Ci-dessous un extrait de l'article 7 de ces Accords :

« La Régie des Chemins de Fer répartira, à sa convenance, le matériel wagons situé sur les lignes dont elle a l'exploitation.

» Elle fera connaître à l'agent de liaison de la Reichsbahn accrédité auprès de la Direction Générale les besoins et les disponibilités du Réseau qu'elle exploite, la partie de la Direction d'Essen exploitée par elle étant exceptée.

» En ce qui concerne spécialement la Ruhr, les besoins et les disponibilités seront donnés par le Wagenamt de la Direction régionale d'Essen à l'agent de liaison accrédité auprès d'elle.

» Sauf pour ce qui est de ce point particulier, il n'est apporté aucune modification aux règles générales d'approvisionnement en wagons de ce bassin qui étaient en vigueur avant le 11 Janvier 1923.

» L'utilisation des wagons allemands, ou assimilés, sur les lignes exploitées par la Régie ne donnera lieu à aucune rétribution pour la Reichsbahn. »

En résumé, puisqu'il n'était pas constitué de parc spécialisé pour la Régie : régime de communauté des ressources et mise à disposition de la Reichsbahn des wagons disponibles sur la Régie ; fourniture par la Reichsbahn des wagons manquant à la Régie. Nous verrons, d'autre part, les difficultés et résistances éprouvées par la Régie, pendant une assez longue période, pour obtenir l'exécution régulière de cet accord.

B. - RÉORGANISATION GÉNÉRALE DU SERVICE DE LA RÉPARTITION

A partir de la conclusion des Accords de Mayence, il fallut songer à compléter l'organisation du Service de la Répartition du Matériel, dont la fonction était appelée à s'accroître rapidement.

Cette organisation fut basée sur les méthodes en vigueur sur les Réseaux français, en les simplifiant, toutefois, le plus possible, pour alléger le travail des gares et des Directions régionales qui ne disposaient pas d'un personnel spécialement préparé ni suffisant en nombre ; il faut songer, en effet, que certaines gares importantes n'étaient dirigées que par un facteur-enregistreur, ou un facteur, secondé par quelques hommes d'équipe.

Le mécanisme adopté comportait quatre éléments distincts opérant en échelons : la gare, la Répartition locale, la Répartition régionale, la Répartition centrale :

1° chaque gare établissait une situation journalière ;

2° les situations journalières de certaines gares déterminées étaient centralisées par une gare de Répartition locale ; on formait ainsi des circonscriptions de base délimitées de façon à faciliter la distribution du matériel ;

3° la Répartition régionale, au siège de chaque Direction régionale, centralisait à son tour les situations des Répartitions locales, distribuait le matériel sur le territoire de sa région, dont les limites correspondaient, en principe, à celles de la Direction ; quelques modifications peu importantes furent, toutefois, apportées à ces limites en ce qui concerne les Directions de Düren, Trèves et Mayence, pour faciliter la desserte de certaines lignes ;

4° enfin, la Répartition centrale, au siège de la Direction Générale, réunissait les situations des Répartitions régionales, et ordonnait les mouvements de matériel vide par trains complets, en général entre les Directions, en tenant compte des ressources, des besoins, de leur caractère et de leur degré d'urgence.

Pour ce qui concerne la Direction régionale d'Essen, le mécanisme adopté différait de celui qui précède. Il sera détaillé plus loin.

Malgré le principe de la banalité du matériel entre la Régie et la Reichsbahn, la Direction Générale, afin d'être renseignée au jour le jour sur l'importance des sorties et des rentrées de matériel de toutes séries, tenait un attachement numérique de tous les wagons entrés et sortis par tous les points de contact Régie-Reichsbahn, ainsi, d'ailleurs, que par tous les points de contact Régie-Hollande, Belgique, Sarre, Luxembourg et France.

Chaque semaine, était établie une récapitulation par nature de véhicules, des wagons entrés et sortis, vides et chargés, aux gares frontières avec l'Alsace-Lorraine, la Belgique, le Luxembourg, la Sarre, les T.N.O., la zone de Cologne. Cette récapitulation faisait ressortir la balance des mouvements opérés et permettait à la Régie de réclamer aux réseaux voisins qui le conservaient le matériel qui tardait trop à lui rentrer.

C. - RÉSISTANCE APPORTÉE PAR LA REICHSBAHN DANS L'APPLICATION DES ACCORDS DE MAYENCE

Dans le but évident de discréditer la Régie et de chercher à démontrer son incapacité à exploiter le Réseau de la Ruhr, la Reichsbahn apporta une mauvaise volonté constante à l'exécution des Accords de Mayence pendant une longue période, de Janvier 1924 à fin Mars, en particulier en ne fournissant à la Direction d'Essen qu'une faible partie des wagons tombereaux nécessaires à la desserte des mines et des usines. Fréquemment, le nombre de ces wagons fut inférieur au nombre de wagons chargés remis par la Régie à la Reichsbahn : du 1^{er} au 26 Février, par exemple, la Reichsbahn remit à la Régie 85.592 wagons en moins de ceux demandés et 8.319 wagons en moins du nombre de wagons chargés que lui transmit la Régie.

Cette résistance était si manifeste que les industriels de la Ruhr, eux-mêmes, qui en étaient les premières victimes, firent des démarches spéciales à Berlin pour obtenir l'exécution des engagements pris par la Reichsbahn.

A la suite de ces démarches, une Conférence avec les représentants de cette dernière eut lieu à Mayence, le 26 Mars 1924, pour réexaminer la question de fourniture des tombereaux dans la Ruhr et, à partir de cette date, les remises furent effectuées dans des conditions à peu près normales.

D. - INVENTAIRES DU MATÉRIEL ROULANT

a) Matériel à marchandises.

Conformément aux Accords de Mayence, des inventaires numériques détaillés du matériel P.V. furent effectués chaque mois sur la Régie et sur la Reichsbahn et communiqués réciproquement. Un récapitulatif de ces inventaires était établi à chaque opération ; les chiffres totalisés faisaient ressortir un parc comportant généralement 600.000 unités, environ, se partageant à raison de 1/3 sur la Régie, et 2/3 sur la Reichsbahn, suivant la proportion des besoins des deux réseaux.

b) Voitures à voyageurs.

Les voitures à voyageurs firent l'objet, dans les Accords de Mayence, des dispositions suivantes :

« A la date du Dimanche 16 Décembre 1923, il sera procédé à l'inventaire des voitures à voyageurs existant sur les lignes exploitées par la Régie et par la Reichsbahn.

» A la suite de cet inventaire, la Reichsbahn remettra à la Régie le nombre de voitures à voyageurs et de fourgons reconnu nécessaire pour ses besoins, et cela au fur et à mesure que ces besoins se manifesteront et eu égard à l'importance du trafic et aux horaires des trains.

» De son côté, la Régie remettra à la Reichsbahn les voitures et les fourgons qui ne lui sont pas nécessaires.

» La Régie des Chemins de Fer aura la charge et l'entretien des voitures à voyageurs et fourgons affectés à ses besoins, conformément aux règles allemandes. »

L'inventaire du 16 Décembre fit ressortir à 75.364 unités, dont 67.822 pour la Reichsbahn et 7.542 pour la Régie, le nombre des voitures existant en Allemagne.

Cet inventaire fut complété, à la date du 24 Février 1924, par un inventaire numérique et unitaire de toutes les voitures affectées au service de la Régie, afin de connaître, d'une façon précise, par séries, les voitures dont l'entretien incombait à celle-ci.

Les demandes faites à la Reichsbahn, en vue d'augmenter le parc des voitures affectées à la Régie, au fur et à mesure des besoins nouveaux, par suite du développement du service des trains de voyageurs, restèrent sans aucun résultat, la Reichsbahn arguant ne pouvoir suffire elle-même aux nécessités de son exploitation.

Devant ce manquement de la Reichsbahn aux engagements qu'elle avait pris, il fallut, pour faire face aux besoins, activer plus que jamais les livraisons des ateliers de réparations et arriver à une rotation particulièrement rapide des rames de voitures à voyageurs. On parvint ainsi, mais péniblement, à assurer le service des trains de voyageurs malgré l'amplitude considérable qu'il prit.

Une période particulièrement critique fut celle du début de 1924, pendant laquelle le regroupement de l'Armée du Rhin demanda la formation de 203 trains militaires, comportant l'emploi de 223 voitures AB ou B et 1.438 voitures C, soit au total près de 1.700 voitures de plus que le service normal commercial exigeait de son côté.

L'aide fournie par les Réseaux français ayant été réduite au matériel de 30 trains militaires seulement, soit 32 AB ou B et 374 C, il fallut défor-

mer la plus grande partie des rames régulières des trains de voyageurs pour composer les 173 autres trains militaires demandés. Malgré la difficulté d'un pareil effort, tous ces trains purent être mis à la disposition de l'Autorité militaire en temps utile, mais ce ne fut pas sans peine.

E. - ROULEMENTS DES RAMES DE VOITURES A VOYAGEURS

Ces roulements furent établis en 4 livrets :

— Livret A. — Roulement des Schnellzüge (Express internationaux et Régie).

— Livret B. — Roulement des Eilzüge (Directs).

— Livret C. — Roulement des Personenzüge (Omnibus communs à plusieurs Directions).

Ces trois premiers livrets furent dressés par la Répartition Centrale, d'accord avec les Réseaux français, belges, hollandais, sarrois et les Directions intéressées de la Reichsbahn.

— Livret D. — Les Directions régionales établirent chacune un quatrième livret, comportant tous les trains omnibus circulant exclusivement sur leur terrain.

F. - COMPTES D'ÉCHANGE DU MATÉRIEL G.V. ET P.V.

Pour ce qui concerne les comptes d'échange, deux périodes sont à envisager : la première, qui va du 1^{er} Mars au 9 Décembre 1923, est celle qui a précédé la mise en application des Accords de Mayence ; la deuxième part du 10 décembre et a suivi ces Accords.

a) Première période.

1^o *Matériel à marchandises.* — Du 1^{er} Mars au 9 Décembre 1923, le matériel P.V. allemand se trouvant sur les lignes exploitées par la Régie fut considéré comme propriété temporaire de celle-ci et traité comme tel au point de vue des comptes d'échange ; autrement dit, tout wagon allemand remis par la Régie à la Belgique, à la Sarre, au Luxembourg, à la France et à la Hollande (pour cette dernière à partir du 1^{er} Août, date de la reprise des échanges avec elle) fut porté au crédit de la Régie dans les conditions prévues par le R.I.V. Réciproquement, tous les wagons autres que les wagons allemands remis à la Régie par un point de contact des réseaux précités, furent portés à son débit.

Pour éviter à la Régie de créer un bureau complet d'échanges, il fut convenu, à la Conférence de Strasbourg du 7 Juin 1923, que l'Office Cen-

tral des Wagons à Paris, l'Administration de l'État belge et celle des Chemins de Fer de la Sarre établiraient, pour le compte de la Régie, les états d'échange pour les Réseaux français, luxembourgeois, belges et sarrois, en lui facturant la dépense occasionnée par la tenue de ces comptes, qui furent vérifiés dans les bureaux de la Répartition Centrale, à Mayence.

La Hollande accepta ensuite d'opérer dans les mêmes conditions.

2° *Matériel à voyageurs.* — En ce qui concerne le matériel à voyageurs, les parcours effectués sur les réseaux voisins par les voitures allemandes en provenance de la Régie furent également portés au crédit de la Régie et les parcours effectués sur la Régie par les voitures étrangères à son débit, suivant les règles prévues au R.I.C.

b) Deuxième période.

1° *Matériel à marchandises.* — Conformément aux Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923, les relations étant reprises avec la Reichsbahn, le matériel à marchandises fut, ainsi que nous l'avons déjà dit, banalisé à partir du 10 Décembre, entre la Régie et la Reichsbahn, sans rétribution de la Régie qui n'avait plus de matériel lui appartenant en propre.

A partir du 10 Décembre, la Reichsbahn prit à sa charge tous les débits provenant du séjour des wagons étrangers entrés sur la Régie, quelle que fut leur destination ; par contre, tous les séjours sur les réseaux étrangers de wagons allemands sortant par un point de contact Régie-France-Sarre-Luxembourg-Belgique-Hollande, furent portés au crédit de la Reichsbahn, soit qu'ils provinssent d'une gare intérieure Régie, soit qu'ils n'eussent fait que traverser ses lignes.

La Régie installa aux gares frontières des réseaux voisins des bureaux chargés de tenir la comptabilité des échanges de wagons, et les relevés établis furent transmis à la Reichsbahn qui s'était engagée à rembourser à la Régie les dépenses occasionnées par leur création et leur vérification.

Il ne fut établi, évidemment, aucun compte d'échange entre Régie et Reichsbahn et *vice versa*.

2° *Matériel à voyageurs.* — On a vu que le matériel à voyageurs ne fut pas banalisé entre la Régie et la Reichsbahn, comme le matériel à marchandises.

Les voitures qui se trouvaient sur les lignes au moment où la Régie en prit l'exploitation furent affectées au service de la Régie ; elles n'en circulaient pas moins dans les roulements communs avec la Reichsbahn, de même que des voitures Reichsbahn circulaient sur la Régie dans les roulements dont les gares Reichsbahn avaient la charge. Les gares responsables, d'un côté comme de l'autre, se bornaient à constater que les voi-

tures étaient retournées régulièrement et, le cas échéant, les réclamaient comme le font les Réseaux français entre eux.

De même que pour le matériel à marchandises, la Régie n'était plus intéressée, depuis le 10 décembre 1923, aux échanges de voitures avec les réseaux. Elle se bornait à relever les voitures sorties et rentrées, ainsi que leur parcours, et ces états étaient transmis à la Reichsbahn, responsable de la liquidation des crédits et débits, suivant les prescriptions du R.I.C.

En résumé, à partir du 10 Décembre 1923, la Régie utilisa le matériel à voyageurs et à marchandises de la Reichsbahn sans aucune rémunération ; la Reichsbahn agit comme réelle propriétaire, au regard des autres réseaux, quant à l'imputation des débits et des crédits et au paiement des bonifications ou des pénalités résultant de l'application des prescriptions du R.I.V. et du R.I.C.

G. - MÉCANISME DE L'ALIMENTATION, EN MATÉRIEL VIDE, DU BASSIN DE LA RUHR ET ÉVACUATION DU MATÉRIEL CHARGÉ

L'intensité du trafic dans le bassin de la Ruhr est telle qu'il est intéressant de faire connaître, dans ses détails, quel a été le mécanisme de l'alimentation de ce bassin en wagons vides et de l'évacuation du matériel chargé.

Le rassemblement du matériel vide, la desserte des embranchements et des gares, l'enlèvement des wagons chargés, constituaient une série d'opérations excessivement délicates, tant en raison de l'importance extraordinaire du trafic que de la multiplicité des embranchements et de l'enchevêtrement des voies ferrées sillonnant la Ruhr. Ces difficultés étaient bien connues des Allemands, puisqu'ils avaient été aux prises chaque année avec elles. *Ils les jugeaient si lourdes qu'ils n'hésitèrent pas à proclamer, urbi et orbi, qu'elles dépassaient les forces de la Régie et obligeraient celle-ci, en présence d'une catastrophe inévitable, à abandonner une exploitation qu'ils prétendaient être seuls capables de mener à bien, grâce à leur expérience et à leur connaissance approfondie du terrain, expérience et connaissance qu'ils estimaient impossible d'acquérir sans une très longue préparation.* C'était aussi l'avis de tous les grands industriels de la Ruhr auxquels la Reichsbahn, malgré tous les perfectionnements successifs de son organisation, n'était jamais arrivée à donner une complète satisfaction, de leur propre aveu.

L'espoir des uns et des autres d'un échec de la Régie sur ce terrain délicat et particulièrement difficile, a été, empirons-nous de le dire, complètement déçu.

Voici, dans leurs grandes lignes, l'organisation et le mode de travail qui ont été adoptés pour mener à bien cette tâche d'une envergure excep-

tionnelle. Ils diffèrent tout à fait de ceux en vigueur sur les Réseaux français, et cela n'a rien de surprenant, car aucun de ces réseaux ne peut être comparé à celui de la Ruhr, tant sous le rapport du nombre et de l'importance des établissements industriels desservis que sous celui de la densité du trafic, ou sous celui du développement des installations ferroviaires, téléphoniques et télégraphiques.

Deux bureaux de la Direction régionale, à Essen, se partagèrent le service.

Le premier, dit *Bureau des Transports*, avait uniquement dans ses attributions la mise à disposition des wagons tombereaux aux mines et aux usines et la surveillance de l'écoulement des trains (matériel vide ou chargé).

Le deuxième, dit *Bureau de la Répartition*, avait pour mission d'assurer la fourniture de tous les wagons autres que les tombereaux : wagons plats, couverts, spéciaux, etc., et des voitures à voyageurs.

C'était dans ces bureaux que convergeaient toutes les demandes, tous les renseignements et c'était d'eux que partaient tous les ordres d'exécution.

a) Bureau des Transports.

Avant d'exposer le fonctionnement de ce Bureau, il est indispensable de faire connaître dans quelles conditions le service se présentait dans les gares expéditrices de charbon.

Les mines faisaient, chaque jour, entre 11 heures et 13 heures, leurs demandes pour le lendemain. Comme, d'une part, elles n'avaient pas la possibilité de recevoir en bloc tout le matériel qu'elles avaient demandé, comme, d'autre part, il aurait été impossible de fournir, dès le début de la journée, la totalité de ce matériel, en raison du grand nombre de wagons à rassembler et à mener à pied d'œuvre, il avait été établi, d'accord avec chaque embranché, un plan de desserte qui s'adaptait à son travail et à ses moyens, et permettait de sérier les remises de wagons.

En principe, la fourniture du matériel était faite par périodes de 8 heures et pour les besoins de chacune de ces périodes, étant entendu que toute livraison compterait pour une période quand elle serait effectuée 4 heures avant la fin de celle-ci.

Une entente entre l'embranché et la gare fixait le nombre des wagons à passer pour chaque période. Si, 4 heures avant la fin de la troisième période, la totalité des wagons demandés était remise dans les conditions arrêtées, la mine était considérée comme servie.

En général, les périodes étaient décomptées de la façon suivante :

Première période, ou de nuit, de 22 heures à 6 heures ;

Deuxième période, ou de matinée, de 6 heures à 14 heures ;

Troisième période, ou de soirée, de 14 heures à 22 heures.

La seconde période était, à beaucoup près, la plus importante. Elle correspondait, en effet, aux heures d'extraction et c'était à ce moment, surtout, que la mine avait besoin de matériel pour éviter le stockage.

Si, par exemple, une mine avait réclamé 300 wagons, la proportion des remises était la suivante :

Première période : 30 wagons ;

Deuxième période : 180 wagons ;

Troisième période : 90 wagons.

1^o *Fonctionnement du service.* — Pour plus de clarté, nous prendrons un exemple concret.

Supposons qu'une gare ait eu besoin de 300 wagons à livrer dans les conditions indiquées ci-dessus. Dès avis de cette demande, elle la répercutait au Bureau des Transports qui en prenait note.

Puis, à 18 heures, c'est-à-dire à l'heure où les fournitures pour la journée en cours étaient arrêtées, *et d'office*, deux fois par jour, à 8 heures et à 13 heures, elle faisait connaître à ce Bureau sa situation exacte au point de vue matériel.

Les renseignements qu'elle donnait étaient les suivants :

— montant des demandes à satisfaire ;

— nombre de wagons à disposition, chargés ou vides (tant sur les voies de la mine que sur celles de la gare) ;

— nombre de wagons à recevoir (compte tenu de ses disponibilités) pour assurer intégralement la desserte de la mine.

S'appuyant sur ces données, le Bureau des Transports, qui suivait ainsi de très près la situation de la gare, prenait les mesures utiles pour la servir dans les délais réglementaires.

L'opération peut paraître des plus simples ; mais, si l'on veut bien songer que les demandes des wagons gravitaient journellement autour de 23.000 unités de 10 tonnes et ont atteint certains jours le chiffre de 28.000, — que le nombre des puits à alimenter était de 210, desservis par 74 gares, — que, pour éviter l'encombrement, l'enlèvement du matériel chargé devait se faire presque aussitôt le chargement, on se rendra compte de la complexité des opérations pour arriver d'abord à rassembler le matériel, à le canaliser et à le faire parvenir régulièrement et à heure déterminée sur tous les points où le besoin s'en faisait sentir, et pour arriver ensuite

à le ramener, chargé, de ces différents points, afin de le classer et de constituer des trains pour un nombre très grand de destinations.

En définitive, il s'agissait d'assurer *précipitamment* un travail considérable, et pourtant de l'assurer *très méthodiquement*, sous peine d'aboutir à un embouteillage qui aurait pris la proportion d'une catastrophe, comme l'escomptaient les Allemands.

Pour obtenir un tel résultat, des moyens spéciaux devaient être mis à la disposition du Bureau des Transports.

2^o *Moyens particuliers mis à la disposition du Bureau des Transports.* — Ainsi qu'on a pu s'en rendre compte, à la base de tout le système, il y avait un échange incessant de renseignements entre les gares et le Bureau des Transports.

Il fallait donc que celles-là pussent communiquer à toute heure et avec la plus grande facilité avec celui-ci.

A cet effet, le Bureau des Transports disposait *en propre* de deux installations :

l'une, *télégraphique*, comprenant 24 appareils Morse ;
l'autre, *téléphonique*, comprenant un standard,
qui lui assuraient les liaisons directes, *par fils spéciaux*, avec la presque totalité des gares de la Direction.

D'autre part, pour obtenir le déplacement rapide du matériel et son arrivée en temps utile sur les points où il faisait défaut, l'emploi de trains réguliers et facultatifs était absolument insuffisant. En effet, les trains réguliers ne circulaient pas toujours aux heures propices, variables d'ailleurs chaque jour, et la commande de trains facultatifs demandait du temps.

Pour parer à cette situation, il avait été mis à la disposition du Bureau des Transports et à son usage exclusif, 20 *machines* et 20 *équipes de conducteurs*, réparties en 5 points de la Ruhr. Grâce à ces mesures, le Bureau pouvait, à tout moment et instantanément, disposer de moyens pour déplacer le matériel et l'amener à pied d'œuvre. Il n'avait qu'à donner à la gare intéressée les ordres utiles pour l'envoi de machines toujours prêtes à partir et pouvant emprunter la première marche disponible au graphique. Il lui suffisait donc d'avoir du matériel à disposition. Nous verrons, plus loin, comment le trafic des Réparations fut pourtant une cause de trouble dans le service ainsi organisé.

3^o *Sources du matériel vide.* — La Ruhr est, avant tout, une région exportatrice. Il était donc nécessaire, pour permettre d'assurer le trafic, de lui fournir du matériel vide. Celui-ci provenait :

- α) de la Reichsbahn ;
- β) de France, Belgique et Rhénanie (matériel en retour) ;
- γ) de ressources locales.

α) Comme une partie très importante des expéditions de la Ruhr était à destination des Territoires non occupés, et comme le bassin ne recevait de ceux-ci qu'un nombre relativement faible de tombereaux chargés, en particulier de bois de mines, il était obligatoire que la Reichsbahn fournisse du matériel vide en compensation des wagons qui lui étaient remis chargés.

D'ailleurs, les Accords de Mayence, dont un exposé a été fait plus haut, autorisaient la Direction régionale d'Essen à demander du matériel à la Reichsbahn et faisaient effectivement à celle-ci une obligation de le fournir.

Chaque jour, suivant les besoins, cette Direction demandait donc un certain nombre de tombereaux. Ce nombre était très variable (il oscilla, en effet, entre 0 et 7.000).

Les remises se faisaient presque toujours par rames complètes et l'enlèvement de celles-ci, réglé par le Bureau des Transports, s'effectuait, soit par les trains réguliers, soit par les machines de ce Bureau. Bien entendu, les tombereaux reçus chargés de la Reichsbahn venaient en déduction du nombre des vides à passer par elle à la Régie.

ε) D'office, les wagons tombereaux expédiés vers l'Ouest et vers le Sud, c'est-à-dire sur la France, la Belgique et la partie Sud de l'Allemagne desservie par les lignes de la Vallée du Rhin, étaient rabattus sur la Ruhr après déchargement, généralement par trains complets.

Lorsque les tombereaux arrivaient mélangés à d'autres wagons, ils tombaient, ceux de l'Ouest à Hohenbudberg, ceux du Sud à Wedau. Triés et incorporés par ces gares dans des trains complets de matériel vide, ils étaient expédiés sur la Ruhr, suivant les ordres donnés par le Bureau des Transports, qui les faisait enlever, soit par des trains réguliers, soit par ses machines.

γ) Les ressources locales étaient considérables du fait de l'activité intérieure énorme du bassin de la Ruhr, activité qui entraînait des échanges extrêmement importants entre les mines, d'une part, les usines et les ports, d'autre part.

Les gares destinataires de wagons de charbon, en liaison avec le Bureau des Transports, recevaient de lui des ordres précis pour le renvoi du matériel vide et l'enlèvement de celui-ci s'effectuait par navettes, par trains réguliers ou par machines du Bureau.

S'il fallait chiffrer les ressources journalières données par chacune des 3 sources qui viennent d'être indiquées, on pourrait les évaluer aux chiffres suivants :

- celles provenant de la première, à 4 ou 5.000 wagons ;
- celles provenant de la deuxième, à 8 ou 9.000 wagons ;
- celles provenant de la troisième, à 7 ou 8.000 wagons.

En particulier, Ruhrort Hafen-Neu, le grand port exportateur de charbon, donnait à lui seul plus de 3.000 wagons.

Grâce à cette liaison intime des gares avec le Bureau des Transports, à cette facilité de déplacer rapidement le matériel et de l'amener à pied d'œuvre, on a pu, dès que le système fut assis, servir régulièrement les demandes dans la proportion de 100 %.

Le nombre des wagons houillers demandés du 1^{er} Janvier au 30 Août 1924, à l'exclusion du mois de Mai, pendant lequel il y a eu une grève complète des mines, a été en moyenne, par jour ouvrable, de 19.903 unités.

Du 1^{er} Janvier à fin Mars, pendant la période d'organisation, les exploitants de mines et d'usines spéculaient sur les difficultés et majoraient leurs demandes en conséquence. A partir du mois d'Avril, tout rentra dans l'ordre, la Régie étant devenue à même de prouver à ces industriels les exagérations de leurs demandes.

4^o *Évacuation du matériel chargé.* — L'enlèvement des wagons chargés se faisait de deux façons différentes, suivant que les gares possédaient normalement ou non les éléments de trains complets.

Dans le premier cas, des marches régulières étaient prévues et les wagons s'écoulaient tout naturellement ; le surplus, quand il existait et justifiait cette mesure, était acheminé par des marches facultatives.

Dans le deuxième cas, des trains réguliers de ramassage étaient bien également prévus ; mais, pour activer la rotation du matériel et pour éviter la gêne des gares, on avait adopté la formule suivante qui donna d'excellents résultats :

Certaines gares importantes, et, en particulier, certaines gares de triage, avaient été pourvues de « machines de zone », dont la mission consistait à aller chercher dans un rayon déterminé tous les wagons chargés susceptibles d'être enlevés à l'heure de leur passage, et à les rabattre sur la gare centralisatrice. Celle-ci les traitait aussitôt et formait avec eux des trains complets. Les machines de zone circulant sans cesse, tantôt suivant un horaire déterminé, tantôt sur demandes des gares, arrivaient à glaner, en quelques heures, tous les wagons qui, en raison de leur petit nombre, auraient dû, pour la plupart, attendre 24 heures le passage du train de ramassage. On tenait ainsi constamment dégagées les gares de la Ruhr et, par conséquent, l'ensemble du bassin où un engorgement redoutable pouvait toujours se produire en quelques heures.

5^o *Enlèvement des trains.* — Dès qu'une gare, autre qu'une gare de triage, avait un train formé sur ses voies, elle était tenue de l'annoncer au Bureau des Transports. En outre, deux fois par jour, à 8 heures et à 18 heures, toutes les gares intéressées, sans exception, faisaient connaître

leur situation par téléphone à ce Bureau. Dans l'une et l'autre circonstance, elles lui donnaient, non seulement le nombre et la destination des trains qu'elles possédaient prêts à partir, mais aussi les conditions dans lesquelles ces trains devaient partir pour la dégager en temps utile. Le Bureau des Transports prenait alors, aussitôt, des dispositions pour enlever ceux dont le départ n'avait pu être assuré, ni par marches régulières, ni par marches facultatives.

A cet effet, il utilisait, soit ses propres machines, soit les machines de la zone, si elles étaient disponibles, ou se mettait en relations avec les Services Centraux de la Traction et de l'Exploitation pour obtenir l'envoi des machines et des conducteurs nécessaires sur les points démunis de ressources. Grâce à ces mesures, les trains s'écoulaient avec une régularité absolue et, malgré leur nombre considérable, il n'y eut jamais dans la Ruhr ni embouteillage, ni même un flottement momentané, ce qui est remarquable.

6° *Évolution du matériel.* — Cette rapidité extrême, aussi bien dans la mise à disposition du matériel vide que dans l'enlèvement du matériel chargé, devait avoir une répercussion heureuse sur l'évolution du matériel. Et, en effet, au fur et à mesure que les formules précitées s'appliquaient, il en résultait une amélioration dans la rotation des wagons, surtout de ceux ne sortant pas de la Ruhr, ce qui donnait immédiatement de l'aisance à la répartition. Pour ces derniers, la conduite à vide ou à charge ne demandait que quelques heures. Comme, en outre, grâce aux installations, la manutention, aussi bien au départ qu'à l'arrivée, se faisait très vite, le cycle complet de rotation s'effectuait généralement en moins de 48 heures.

7° *Instabilité du service des trains.* — Une des causes de cette instabilité venait des transports de Réparations. Pendant la résistance passive, on dut procéder à des déstockages successifs des combustibles accumulés par les mines. Les points à desservir variaient chaque jour et n'étaient fixés qu'au dernier moment. Tous les combustibles devaient être examinés à Wedau par les agents de l'Office des Houillères Sinistrées (O.H.S.) qui les dirigeaient, après avoir reconnu leur qualité, sur des postes établis dans des gares voisines de la frontière ; de là, les combustibles étaient expédiés sur leur destination définitive. Mais les trains arrivaient à Wedau à des heures qui variaient sensiblement, selon la position des déstockages entrepris successivement.

Plus tard, quand, après la fin de la résistance passive, les envois de combustibles furent concertés entre la M.I.C.U.M. et une Commission de 6 industriels et propriétaires de mines, parlant au nom des houillères du bassin, le programme des expéditions changea, en fait, chaque semaine. Théoriquement, le programme était établi pour un mois. Mais les Konzern taxés demandaient le report des prélèvements d'une de leur mine sur une

autre, en fonction des commandes commerciales auxquelles ils devaient faire face, et les mines d'un même Konzern sont parfois très distantes les unes des autres. Des ententes intervenaient aussi entre 2 Konzern et la M.I.C.U.M. pour des changements d'imputation. Il fallait donc souvent acheminer les combustibles des Réparations par soudures de trains facultatifs régularisés sur les sections successivement empruntées, en les raccordant par marches spécialement tracées si besoin était. Il fallait aussi publier chaque semaine, pour les transports à effectuer la semaine suivante, un document lithographié d'une quarantaine de pages dont les bases étaient arrêtées le samedi et qui devait être appliqué dès le lundi.

Le programme des navettes commerciales, variable lui-même avec les prélèvements de combustibles effectués au compte des Réparations, tantôt dans une mine, tantôt dans une autre, changeait chaque semaine et nécessitait dans les mêmes délais restreints la publication d'un autre document d'une vingtaine de pages.

Hormis quelques trains réguliers, il était donc impossible d'avoir un service P.V. stable, et tout cela constitua pour la Régie une complication très lourde dans l'exécution d'un service qui, normalement, était déjà suffisamment chargé.

C'est seulement à partir de fin Mai 1924 que, grâce notamment à l'abaissement du tonnage des Réparations, on put remplacer les programmes hebdomadaires intérieurs à la Direction d'Essen par des programmes mensuels, encore sujets cependant à des retouches en cours d'application.

8° *Contrôle des opérations.* — Il ne suffisait évidemment pas d'avoir créé un mécanisme susceptible de donner satisfaction, il fallait également obtenir que ce mécanisme fonctionnât régulièrement.

Des états établis journallement par les gares, des sondages effectués très fréquemment, des enquêtes à la suite des incidents inévitables, ont suffi pour tenir les agents en haleine et pour permettre d'atteindre pleinement les résultats cherchés.

Ce contrôle des résultats était exercé par des Inspecteurs du Mouvement et des Inspecteurs spécialisés.

b) Bureau de la Répartition.

Le fonctionnement général du Bureau de la Répartition ne présentait aucune particularité saillante. Ce Bureau était en liaison très étroite avec les sous-répartitions et, soit par téléphone, soit par états, recevait des demandes et donnait ses ordres. La multiplicité des appareils téléphoniques, le groupement des lignes, le grand nombre de trains, permettaient d'opérer très rapidement. Toutes les opérations de répartition se faisaient

ainsi normalement au moyen du téléphone et du télégraphe. Les états fournis n'étaient, en réalité, que des confirmations.

Toute autre méthode, telle par exemple que celle généralement employée en France, et qui consiste dans l'établissement de situations préalables écrites, eût été vouée à un échec certain étant donné les conditions spéciales et l'importance exceptionnelle du trafic de la Ruhr que nous venons d'exposer.

CHAPITRE IV

TRANSPORTS

A. - LIQUIDATION DES MARCHANDISES TOMBÉES EN ÉPAVE

On indiquera plus loin (service de l'Exploitation Commerciale) dans quelles conditions furent liquidées les marchandises tombées en épave sur les lignes de la Régie, par suite de la défection de l'Administration allemande.

Les opérations de liquidation furent faites en dehors de la Régie dans la plupart de leurs détails ; cependant, celle-ci ne pouvait s'en désintéresser et était appelée très fréquemment à intervenir, soit pour des déplacements de wagons et de marchandises, soit pour effectuer des recherches et donner des renseignements, soit pour assurer les livraisons aux acheteurs ou anciens propriétaires. Toutes ces opérations furent suivies par le Service des Transports qui, en outre du travail qu'il devait faire dans les bureaux de la Direction Générale, avait détaché des agents spécialisés près du Comité Directeur de Liquidation.

B. - ORGANISATION DU LOTISSEMENT ET DES AFFECTATIONS DE TRAINS ET DE WAGONS

Au début de l'exploitation du réseau rhénan et de la Ruhr par la Régie, le trafic commercial était à peu près nul, et consistait surtout en quelques transports de bagages pour les grandes villes et en des expéditions de wagons de lait.

Cependant, peu à peu, les transports se firent plus nombreux et, dès Juillet 1923, le nombre des expéditions isolées de colis de détail était assez élevé pour justifier la mise en application d'une organisation rationnelle de rassemblement, d'acheminement et de distribution des marchandises.

On commença par la désignation d'un certain nombre de gares constituant des centres de rassemblement et de distribution des colis isolés de détail. Chacune de ces gares, située au centre de gravité de la région à desservir, était pourvue d'un numéro que les gares expéditrices étaient tenues de reproduire sur l'étiquette des wagons.

Les gares en question transbordaient les colis reçus et chargeaient des wagons distributeurs par directions, ajoutés parfois aux trains de voyageurs, à défaut, encore, de trains de marchandises sur certaines sections de lignes.

Les gares de rassemblement, au nombre de 26, étaient les suivantes :

Bochum (01), Wanne (02), Wedau (1), Düsseldorf-Derendorf (2), Hohenbudberg (3), Crefeld (4), Neuss (5), Rheydt (6), Düren (7), Euskirchen (8), Bonn (9), Stolberg (10), Aachen-West (11), Aachen Rothe-Erde (12), Coblenze (13), Oberlahnstein (14), Bingerbrück (15), Mayence (16), Biebrich-Ost (17), Bischofsheim (18), Alzey (19), Ehrang (20), Karthaus (21), Ludwigshafen (22), Kaiserslautern (23), Landau (24).

Les premières instructions demeurèrent en vigueur jusqu'à la fin d'Octobre 1923, époque où la reprise rapide de toutes les relations commerciales dans les Territoires Occupés commença de se manifester.

A ce moment, chaque Direction régionale reçut des instructions pour établir, suivant un plan déterminé, un programme minimum d'acheminement des marchandises G.V. et P.V., programme qui fut développé progressivement.

Transports G.V. — Les colis G.V. étaient, à l'origine, remis aux trains de voyageurs et chargés dans les fourgons. Cette situation ne put durer bien longtemps, et les gares furent amenées à charger des wagons supplémentaires ; il n'y avait pas, alors, de roulements réguliers ; le trafic n'était pas assez important pour permettre la création de tels roulements et on se borna, pour éviter une trop grosse perte de rendement du matériel, à prescrire aux gares de charger des wagons complets, avec un minimum de 1.500 kilogrammes, pour les gares destinataires ou pour les gares de transbordement les plus voisines des gares destinataires.

La Direction d'Essen et celle de Ludwigshafen, qui se trouvèrent les premières en présence d'un trafic important, créèrent des trains de messageries qui furent, par la suite, prolongés sur les grandes artères du réseau rhénan et même vers les lignes des Territoires non occupés, pour le ravitaillement des populations en lait, bière et denrées diverses. Ces trains de messageries comportèrent uniquement, au début, des wagons complets, mais les expéditions isolées devenant de plus en plus nombreuses, il fut créé, à l'intérieur de la Direction d'Essen, et vers les Territoires non occupés, toute une organisation de wagons d'affectation G.V. Une entente fut, sur ce point, réalisée entre la Direction d'Essen de la Régie et la Direction de Hamm de la Reichsbahn.

Dès le début de l'année 1924, l'organisation ainsi réalisée dans la région d'Essen dut être étendue à la totalité du Réseau des Territoires Occupés. Au 1^{er} Juin 1924, 280 roulements d'affectation G.V. étaient en service dans les trains de voyageurs et les trains de messageries. Il y avait là un progrès très net sur la situation existant au temps de l'exploitation allemande, dans laquelle les wagons de messageries étaient généralement acheminés par les trains de marchandises P.V. de la matinée ; à cette époque, le public n'avait, en somme, aucun intérêt à recourir aux transports de grande

vitesse, qu'il délaissait, le plus souvent, pour utiliser la P.V. ou pour faire usage du régime des colis express lorsqu'il s'agissait d'envois pressés.

Transports P.V. — Dès les premiers moments de l'augmentation du trafic commercial, des dispositions furent prises pour le chargement et l'acheminement des colis de détail P.V. Les courants de transports n'étaient, toutefois, pas assez réguliers pour faire des chargements groupés pour des gares éloignées de transbordement, et des escales successives retardant l'acheminement des marchandises étaient inévitables.

Ce n'est qu'au début de 1924 qu'il fut possible de constituer des wagons complets de groupage dans les limites de chacune des Directions régionales, puis d'élargir progressivement cette organisation en lui faisant franchir le cadre des Directions régionales.

Dans le dernier état de développement du service de détail, il circulait chaque jour sur la Régie, dans des trains spécialement désignés, 760 wagons d'affectation fixe P.V. Un carnet donnant l'énumération des affectations et leur mode d'acheminement fut remis au personnel des gares.

Étiquetage. — Pour l'exécution de tous les transports, il fut créé, au fur et à mesure des nécessités, des étiquettes de différentes natures pour les wagons complets et les colis de détail.

De plus, tous les colis devant porter une adresse, l'étiquette métallique « Got », en usage sur les Réseaux français, fut mise à la disposition du public.

Gares de triage. — A la reprise générale du trafic commercial, en fin d'Octobre 1923, il ne fut mis en marche, tout d'abord, que quelques trains de marchandises assez peu nombreux, formés dans les grands centres expéditeurs, pour la première gare de triage située dans la direction des gares destinataires.

Ce procédé rudimentaire ne permit qu'un acheminement très lent ; d'ailleurs, les gares étaient amenées à attendre qu'elles eussent un nombre de wagons suffisant pour leur permettre de former des trains de marchandises à peu près complets, et il était nécessaire d'organiser un service de trains collecteurs permettant aux wagons isolés de se concentrer au jour le jour vers des points de formation déterminés, d'où seraient expédiés des trains complets à grande distance vers des gares de dégroupage. Les progrès nécessaires à ce point de vue durent être rapidement réalisés ; les gares de Frintrop, Wedau et Oberhausen formèrent des trains directs pour Coblenze, Mayence, Ludwigshafen et Mannheim, — et celle de Coblenze pour Bischofsheim et Ludwigshafen. Bien entendu, il ne s'est agi ici que de trains de marchandises purement commerciales, indépendants des nombreux trains complets de Réparations qui traversaient le réseau rhénan sur toute son étendue pour gagner la France et la Belgique, *via* Trèves ou Aix-la-Chapelle.

A la suite des Accords de Mayence du 16 Février 1924, concernant la reprise des relations avec la zone de Cologne, l'organisation primitive dut être modifiée, comme conséquence de l'utilisation des deux lignes latérales au Rhin qui déplaça les courants de transports et même en fit disparaître quelques-uns que les Allemands détournèrent, depuis Cologne, par les lignes des Territoires non occupés, comme ce fut notamment le cas pour des envois importants à destination de Mannheim.

Les modifications consistèrent, le plus souvent, dans la création de trains constitués en groupes pour les grandes gares de bifurcation et de triage successives d'un même itinéraire. Ces trains, formés dans une gare de triage, étaient ainsi distributeurs et collecteurs de groupes jusqu'à leur destination définitive.

Un programme de lotissement déterminait les conditions de formation et d'acheminement des groupes ; les gares étaient pourvues des indications nécessaires par une documentation très complète constituée par 30 livrets, accompagnés de graphiques, précisant les règles de formation et d'acheminement des groupes et des trains.

C. - RENSEIGNEMENTS SUR LE TRAFIC DES GARES DE TRIAGE

Pour permettre de suivre la marche du trafic et de connaître la situation des gares importantes, celles-ci durent établir, chaque jour, une situation qui était adressée à la Direction Générale et qui donnait les indications suivantes :

- Capacité normale de la gare ;
- Stock de la veille ;
- Reçu dans les 24 heures ;
- Expédié dans les 24 heures ;
- Restant en gare ;
- Détail des trains reçus ;
- Détail des trains expédiés ;
- Détail des trains en souffrance et cause de la souffrance ;
- Observations et remarques générales sur le service.

La Direction Générale, connaissant ainsi la situation exacte de toutes les principales gares, pouvait intervenir utilement et rapidement, tant auprès des Directions régionales que des gares elles-mêmes, en cas d'urgence, pour apporter à temps les remèdes nécessaires à toute situation défectueuse venant à se manifester.

D. - CAMPAGNES SAISONNIÈRES

Transports de fruits. — En 1923, par suite de la résistance passive, les transports de fruits furent moins importants qu'à l'ordinaire et ne justifèrent pas de mesures spéciales.

Il n'en fut pas de même, en 1924, où le volume de ces transports rendit nécessaire l'établissement d'un programme de trains basé sur celui appliqué par les Allemands en 1922, pour l'acheminement des fruits récoltés sur les deux rives du Rhin, dans le Palatinat et la vallée de la Moselle.

Le nombre journalier de wagons de fruits expédiés atteignit près de 120 dans la période active.

En dehors des difficultés qui se produisirent dans la zone de Cologne exploitée par la Reichsbahn, la campagne des fruits fut assurée dans de bonnes conditions.

Un personnel spécial d'inspection, relevant de la Direction Générale, surveillait l'exécution du service, en collaboration avec les Inspecteurs locaux.

Transports de betteraves. — Pour les mêmes raisons que pour les fruits, les transports intérieurs de betteraves furent relativement peu importants en 1923 ; les fabriques de sucre s'approvisionnaient dans leur région et les betteraves étaient conduites par route aux usines. Néanmoins, environ 50 trains complets de betteraves furent acheminés sur les sucreries du Palatinat et de la région de Düren.

Pour 1924, un programme complet dut être établi et donna complète satisfaction.

Transports de bières. — Les transports de bières ne firent pas l'objet de mesures spéciales bien qu'ils fussent relativement importants. Les expéditions se font d'ailleurs, généralement, sur de courtes distances, les nombreuses brasseries installées dans les Territoires Occupés écoulant leur bière dans leur région.

Seules, les grandes brasseries de Dortmund, Mayence, Worms, font exception à la règle générale ; leurs produits sortent en assez grandes quantités de la région productrice, mais les trains et wagons affectés au service ordinaire suffisent pour assurer ces transports d'une manière satisfaisante. La Régie se proposait cependant d'établir pour 1925 des dispositions spéciales, en vue d'accélérer l'acheminement de la bière sur les grands parcours.

E. - DIFFICULTÉS DU SERVICE PROVENANT D'ENCOMBREMENTS

Du mois de Janvier au mois d'Avril 1924, les voies de la Régie furent parfois encombrées pour des causes étrangères à l'organisation du service, telles que : gel du port de Duisbourg-Ruhrort, par suite de la rigueur de l'hiver, entraînant un accroissement considérable de trafic par fer ; lentement dans l'absorption, par le Réseau d'Alsace et de Lorraine et par celui de l'État Belge, des trains qui leur étaient destinés.

Le nombre des trains de charbon et coke, garés en attente pour la

France et la Belgique, fut souvent assez élevé ; il dépassa 100 trains en Avril 1924. Cette situation s'améliora sous l'action des mesures prises par la Régie : détournements par des voies moins chargées ; utilisation de lignes supplémentaires d'évacuation ; formation de trains complets pour une même destination, sans remaniement en cours de route ; remorque en double traction, etc...

En Mai 1924, au moment de la grève des mineurs de la Ruhr, la situation était redevenue normale ; mais de nouveau, en Juillet, Août et Septembre 1924, par suite de nouvelles difficultés de réception par le Réseau d'Alsace et de Lorraine, les trains en souffrance firent leur réapparition et s'élevèrent encore à un chiffre important.

Le Réseau d'Alsace et de Lorraine n'était d'ailleurs pas responsable de cette situation, dont il souffrait tout comme la Régie, et qui provenait de lenteurs dans l'absorption par les usines destinataires. La pression exercée sur les industriels intéressés, d'une part, et, d'autre part, la création d'un parc de stockage de coke à Metz, rendirent la situation normale à la fin de Septembre 1924.

F. - CONTROLE DES VOYAGEURS

Dès que le trafic des voyageurs commença à prendre de l'ampleur, c'est-à-dire en Juillet 1923, des interprètes furent placés dans les gares où le mouvement était devenu assez gros.

Grâce à ces auxiliaires, les usagers du Chemin de Fer purent être renseignés exactement et le contrôle rigoureux qui existait au temps de l'exploitation par la Reichsbahn put être rétabli.

Afin de faire cesser les fraudes constatées, la réglementation allemande, assez sévère sur les pénalités, fut, comme on l'a déjà dit, reprise dans ses grandes lignes et affichée dans toutes les gares, et, pour inciter les agents à exercer un contrôle serré, des primes spéciales leur furent attribuées.

G. - POLICE DES CHEMINS DE FER

Un Règlement relatif à la Police des Chemins de Fer fut établi, comme on l'a déjà dit aussi, en s'inspirant de celui des Chemins de Fer allemands et de celui des Chemins de Fer français ; il fut rendu exécutoire par la Haute Commission interalliée.

H. - MESURES CONTRE LES VOLS

Marchandises. — Pendant la résistance passive, les malfaiteurs, profitant de ce que le personnel des gares était très réduit et ne pouvait, dès lors, exercer qu'une surveillance intermittente et par conséquent insuf-

fisante sur les chargements des nombreux wagons en épave dans les gares, pillèrent des quantités importantes de marchandises diverses et de charbon. Aux environs de Düsseldorf, des bandes profitaient de l'arrêt des trains de combustibles à l'entrée des gares pour monter sur les wagons, jeter le charbon à terre et le ramasser ensuite ; il leur arrivait même de provoquer ces arrêts en des endroits spécialement choisis par elles, en graissant les rails, de façon à pouvoir opérer plus sûrement et plus à leur aise.

Pour mettre un terme à ces vols, un service spécial de surveillance fut organisé qui donna de rapides résultats. Lors de la reprise du travail par les cheminots allemands, cette organisation fut renforcée ; des fonctionnaires spéciaux furent chargés de la direction du service sous l'autorité des Présidents des Directions régionales. A la Direction Générale, il fut adjoint un Commissaire de Police, disposant de plusieurs Inspecteurs qui constituaient une véritable brigade mobile. Des primes étaient attribuées aux agents français, belges et allemands qui, par leur initiative, arrivaient à faire découvrir et arrêter les voleurs. L'ensemble de ces mesures permit, en quelques mois, de rétablir une situation absolument normale et les pertes de marchandises par vols, qui avaient eu à un moment une grande importance, avaient disparu au moment du départ de la Régie.

Numéraire. — Le personnel français et belge étant insuffisant pour occuper tous les postes chargés de la perception et du transport des fonds, il fallut confier, dans de nombreux cas, des fonctions de cette nature à des agents allemands. Si, d'une façon générale, ces agents firent preuve d'une scrupuleuse honnêteté, il y eut cependant quelques détournements importants, dont le montant total fut de près d'un million de francs, et dont les auteurs réussirent d'ailleurs à passer en Territoires non occupés, c'est-à-dire hors de la portée de la Justice Militaire française.

Le seul moyen de mettre un terme à des actes de cette nature, consistait à centraliser les opérations d'encaissement entre les mains d'agents français ou belges bien connus, et à ne confier le maniement de fonds à des Allemands que dans des cas tout à fait exceptionnels ; la Régie ne manqua pas de procéder de la sorte, au fur et à mesure de l'accroissement de ses moyens d'action.

I. - TRANSPORTS MILITAIRES

A partir du 19 Mars 1923, date de la prise en charge effective du Réseau rhénan par la Régie, la D.G.C.R.A., qui avait assuré depuis fin Janvier l'équipement et l'exploitation militaire du Réseau, reprit son rôle antérieur après avoir mis à disposition de la Régie, comme on l'a vu, les cheminots français appelés en Territoires Occupés au titre des Chemins de Fer de Campagne, les cheminots belges, et les auxiliaires allemands qu'elle occupait.

Elle ne conserva ainsi que ses organes militaires de contrôle de

Chemins de Fer existant avant les opérations, et les juxtaposa aux organes correspondants de la Régie : la C.I.C.F.C. à la Direction Générale de la Régie ; les Sous-Commissions de C.F.C. à chacune des Directions régionales d'Essen, Aix-la-Chapelle, Düren (Cologne), Trèves, Mayence et Ludwigshafen ; les Commissaires militaires aux Chefs de gare.

Dans ces conditions, une liaison constante et étroite fut assurée aux différents échelons entre le Commandement militaire et la Régie, pour la bonne exécution des transports militaires importants que celle-ci a eu à assurer.

Parmi ces transports il y a lieu de noter les suivants :

- Transports de relève ;
- Transports intérieurs de l'Armée du Rhin ;
- Transports de libération des classes 1921 et 1922 ;
- Transports de réception des classes 1923 et 1924 ;
- Transports de permissionnaires et d'isolés.

Le tableau ci-dessous donne, à titre de renseignement, une statistique du nombre des trains militaires mis en circulation d'Avril 1923 à Août 1924, sans compter les trains de matériel vide qu'ils ont exigés :

1923		1924	
MOIS	NOMBRE DE TRAINS	MOIS	NOMBRE DE TRAINS
Avril.....	78	Janvier.....	265
Mai.....	172	Février.....	250
Juin.....	47	Mars.....	122
Juillet.....	129	Avril.....	56
Août.....	48	Mai.....	98
Septembre.....	89	Juin.....	62
Octobre.....	147	Juillet.....	81
Novembre.....	120	Août.....	55
Décembre.....	129		
Total.....	959		989

Ces chiffres ne comprennent pas les trains réguliers quotidiens de ravitaillement, ni les transports d'isolés ou de petits détachements, ni les transports du matériel empruntant les trains du service commercial ordinaire.

Les transports de trains de troupes ont fait l'objet d'une surveillance toute spéciale, en vue d'assurer leur régularité de marche et la mise à la disposition de véhicules propres et convenablement éclairés et chauffés pendant l'hiver ; ces résultats ont pu être atteints après la période labo-

rieuse d'organisation qui a suivi la prise en charge du Réseau Rhéno-Westphalien par la Régie.

Nous rappelons, pour mémoire, que les transports militaires ont été facilités, dans une mesure appréciable, par les accords intervenus entre les Armées française et anglaise permettant à un certain nombre de trains militaires de traverser la zone de Cologne, alors que, jusqu'au 15 Février 1924, cette zone est restée fermée au transit des transports commerciaux, qui devaient la contourner par la ligne de rocade surchargée de Neuss-Düren-Euskirchen-Bonn. On a vu que ces accords autorisaient dix marches quotidiennes, dans chaque sens, au passage à Worringen, et deux trains journaliers de vivres, le nombre des circulations autorisées ne se reportant d'ailleurs pas d'un jour à l'autre.

CHAPITRE V

SERVICE DE L'ÉCLAIRAGE ET DU CHAUFFAGE

A. - ÉCLAIRAGE DES TRAINS DE VOYAGEURS

Sur les lignes constituant le Réseau de la Régie, l'éclairage des trains était assuré, au temps de l'Administration allemande, soit au moyen de l'électricité, soit au moyen du gaz.

Éclairage électrique. — Ce mode d'éclairage s'appliquait à un petit nombre de voitures qu'on put se dispenser d'utiliser dans les premiers temps et dont la mise en état, ainsi que celle des postes de charge des accumulateurs, fut entreprise immédiatement par le Service du Matériel et de la Traction. L'Exploitation n'intervint que pour l'allumage, l'extinction et le remplacement des lampes de ces voitures.

Au fur et à mesure de l'exécution des réparations, les voitures pourvues de l'éclairage électrique furent incorporées dans les rames de trains internationaux circulant entre les Territoires Occupés et la France, qui avaient été formés, tout d'abord, au moyen de rames fournies par les Chemins de Fer français.

Éclairage au gaz par incandescence. — Avant la guerre, toutes les voitures allemandes comportant l'éclairage au gaz par incandescence étaient pourvues d'une installation établie en vue de brûler un mélange de 20 % de gaz de houille et de 80 % de gaz d'huile, doué, comme on sait, d'un pouvoir éclairant supérieur à celui du gaz de houille pur, et brûlant sous la pression de 150 millimètres d'eau. Mais la pénurie des matières grasses de consommation, survenue au cours de la guerre, obligea les Allemands à transformer les installations de leurs voitures de façon à permettre l'emploi de gaz de houille pur, brûlant sous la pression de 1.500 millimètres d'eau, et pris directement aux usines des villes. L'Administration allemande dut, pour obtenir ce résultat, changer le diamètre des conduites, les injecteurs, les tubes mélangeurs d'air et de gaz, ainsi que les types des manchons à incandescence.

Quand la Régie prit la gestion du Réseau, cette transformation n'était pas entièrement terminée ; il restait, dans le Palatinat, des voitures encore pourvues de l'installation d'éclairage au gaz d'huile et de houille fourni par deux usines de la gare de Ludwigshafen, produisant les éléments constitutifs du mélange définitif. La Régie s'est ainsi trouvée en présence de deux sortes d'éclairage et de deux types différents de matériel. Dans le Palatinat, il fallait des manchons à incandescence de 24 litres de consommation horaire pour les lampes des compartiments de 1^{re} et 2^e classes et de

16 litres pour ceux de 3^e et de 4^e classes, ainsi que pour les couloirs et les water-closets. Dans les autres régions, on employait deux modèles différents de manchons : ceux de 18 litres marqués P. 2 ou P. 18 dans le premier cas, et ceux de 10 litres marqués P. 3 ou P. 10 dans le second. En outre, à chacun de ces manchons, devaient correspondre des injecteurs et des becs brûleurs différents, portant respectivement les mêmes marques.

Il faut ajouter à toutes les complications provenant des différences de types des appareils principaux, celles résultant de la multiplicité des modèles d'appareils accessoires (coupelles, manchons, clés, outillage du personnel, etc...) et, aussi, le fait que le personnel venu de France et de Belgique ignorait la différence existant entre les installations des voitures à gaz d'huile et celles des voitures à gaz de houille pur.

Dans les premiers temps de l'exploitation, les voitures circulaient sur l'ensemble du Réseau et certaines étaient alimentées, au cours de leur évolution, par des gaz impropres à leur consommation ; il en résultait un éclairage défectueux qui ne put disparaître que quand les voitures à gaz d'huile furent cantonnées sur le Palatinat.

A toutes ces difficultés venait s'ajouter la pénurie du matériel, les Allemands, au moment de la grève, ayant enlevé, détruit ou avarié la plupart des accessoires en service ou en magasins ; la Régie procéda, le plus rapidement qu'elle le put, à la reconstitution des approvisionnements ; mais, sur ce point encore, elle rencontra les plus sérieux obstacles, en raison de la mauvaise volonté des fournisseurs anciens.

Chargement du gaz dans les voitures. Compresseurs. — Il existait 42 gares du Réseau de la Régie pourvues d'un poste de compression permettant d'accumuler, sous la pression de 12 à 15 kilogrammes, le gaz fourni par les usines dans des réservoirs fixes reliés à des canalisations souterraines. Celles-ci desservaient les voies de formation des trains de voyageurs et distribuaient le gaz par diverses bouches placées le long de ces voies, suivant un dispositif semblable à celui qu'on rencontre dans certaines gares des Réseaux français et belges.

Le chargement des voitures était fait d'après le mécanisme habituel, au moyen de tuyaux de caoutchouc se raccordant à la conduite d'alimentation et aux réservoirs des voitures. Certains compresseurs, notamment à Essen et à Dortmund, avaient été mis hors de service par les Allemands au moment de la grève ; ils furent réparés par les services de la Régie.

Wagons-Réservoirs à gaz. — Parmi les gares de formation de trains, 52 ne possédaient pas de compresseur ; elles recevaient le gaz nécessaire au chargement des voitures dans des wagons-réservoirs, chargés à 12 kilogrammes. Le nombre total des wagons de cette nature trouvés sur le Réseau, au moment de la constitution de la Régie, s'élevait à 65 ; ils furent répartis dans les Directions régionales et incorporés dans des roulements réguliers,

assurant leur mise en charge et leur utilisation suivant une formule répondant aux besoins du service.

Dans les périodes de nuits longues, le nombre total des trains à éclairer chaque jour était de 1.600 environ ; mais, à ce service normal, il fallait ajouter de nombreux trains militaires constitués en voitures à voyageurs de 3^e et de 4^e classes.

Les diverses opérations concernant l'éclairage des trains ont fait l'objet d'instructions spéciales détaillées pour chaque nature d'éclairage utilisé.

B. - ÉCLAIRAGE DES GARES

Le Réseau de la Régie comptait 883 gares éclairées à l'électricité, 103 au gaz et 241 au pétrole.

La remise en état, le cas échéant, et l'entretien des installations d'éclairage, ainsi que le relevé des consommations et l'établissement des mandats des fournisseurs, incombaient au Service du Matériel et de la Traction, dans les gares où le courant électrique était employé à la fois pour l'éclairage et pour la mise en œuvre de la force motrice.

Le Service de la Voie assurait le même service dans les gares où le courant ne servait qu'à l'éclairage et dans celles qui étaient éclairées au gaz.

Quant au Service de l'Exploitation, il n'intervenait que pour régler, suivant les besoins réels, la consommation du courant employé à l'éclairage de ses propres établissements.

Au début de la prise du service par la Régie, l'épuisement des approvisionnements de lampes électriques conduisait fréquemment les gares à employer des lampes d'une puissance supérieure aux besoins. Mais les abus de ce genre furent relevés, au cours des tournées des contrôleurs techniques du Service Central, et supprimés rapidement ; d'importantes économies de courant furent ainsi réalisées. En outre, il fut établi des consignes précisant, pour chaque gare éclairée à l'électricité :

- 1^o les divers circuits indépendants ;
- 2^o l'emplacement et le pouvoir lumineux des lampes branchées sur chacun d'eux ;
- 3^o les heures d'allumage et d'extinction des lampes de chaque circuit, suivant les besoins du service et les indications du calendrier de l'éclairage.

Il fut également prescrit de tenir, dans chaque gare éclairée à l'électricité, par service et subdivision de service ayant, à cet égard, des responsabilités distinctes :

— un relevé journalier des consommations marquées par chacun des compteurs ;

— un relevé mensuel des consommations d'ampoules électriques de chaque pouvoir lumineux.

Des mesures analogues furent prises pour l'éclairage au gaz.

L'absence de documents allemands sur les consommations relatives à la gestion ancienne et la brièveté de l'occupation du Réseau par la Régie, n'ont pas donné le temps d'organiser utilement, à l'Administration Centrale, un service de contrôle précis de ces consommations par comparaison avec des périodes correspondantes des années précédentes.

Les prescriptions relatives à l'éclairage des gares ont fait l'objet d'une circulaire spéciale du Service de l'Éclairage.

C. - SIGNAUX DES TRAINS

Une des difficultés les plus graves qui se présentèrent dans l'organisation générale de la circulation des trains, fut d'assurer, d'une façon régulière, le service des signaux d'arrière, service particulièrement important au point de vue de la sécurité.

Cette difficulté tint, d'une part, à la pénurie des signaux et de leurs accessoires, d'autre part, à ce que les agents des Directions régionales provenant des divers Réseaux français et belges n'avaient pu qu'appliquer, au début, à cet égard, les règles qui leur étaient familières et qui différaient d'un réseau à l'autre. Il en résultait que certaines gares manquaient fréquemment de signaux, alors que d'autres en recevaient plus qu'il ne leur en fallait.

En outre, les signaux avariés n'avaient pas été réparés au fur et à mesure de leur mise hors de service ; de sorte qu'on se trouva, au bout de quelque temps, en présence d'un stock relativement important de signaux hors d'usage. Il en était de même, du reste, des lanternes des signaux fixes et des lanternes à main des hommes des manœuvres.

Pour remédier à ces inconvénients, le Service Central de l'Éclairage organisa, dans les Directions régionales, des ateliers de grosses réparations, au nombre de 18, employant ensemble 90 ouvriers de métier, français, belges ou allemands, et réparant, au total, une moyenne de plus de 3.000 appareils par mois.

Entre temps, le Service des Approvisionnements remédia au défaut d'accessoires tels que : cheminées en verre, mèches, verres de couleur, etc...

Quant à la réglementation générale, destinée à régulariser le roulement de ces signaux d'arrière, elle fut fixée dans une conférence tenue au siège de la Direction Générale, à laquelle prirent part les fonctionnaires de chaque Direction régionale chargés spécialement de suivre les questions d'éclairage. Cette réglementation, ainsi arrêtée d'un commun accord, fut ensuite rapidement mise en stricte application sur l'ensemble du Réseau.

Il convient de noter à ce propos que, chez les Allemands, chaque équipe de conducteurs disposait d'un fourgon qui lui était spécialement affecté et comportant un jeu de signaux que les agents avaient ainsi toujours sous la main. C'était les agents de trains qui entretenaient et garnissaient ces signaux. Les gares n'avaient pas à s'en occuper.

Cette formule, particulièrement simple et commode, aurait été avantageusement mise en pratique, mais l'inventaire général des signaux auquel la Régie procéda, démontra l'insuffisance de leur nombre pour munir toutes les équipes d'agents de trains.

La difficulté fut tranchée par l'adoption d'une formule consistant à rattacher les signaux des trains de voyageurs, comme sur certains réseaux français, aux gares de formation de ces trains, à raison d'un jeu de signaux par rame de voitures, étant entendu que ces signaux devaient suivre leur rame de bout en bout dans ses diverses évolutions, sans tenir compte, par conséquent, des changements d'équipes qui se produisaient en cours de route. Par contre, pour les trains de marchandises, le système basé sur une rame de véhicules permanente ne pouvant être appliqué, les signaux suivirent le roulement des équipes. Une réserve pour assurer les trains spéciaux et facultatifs, ainsi que le remplacement des signaux avariés ou momentanément égarés, fut constituée dans chacune des gares de formation.

Tous les signaux affectés à une gare de formation furent munis d'une plaque portant le nom de cette gare et d'un numéro d'ordre, de façon à permettre leur inscription sur le rapport des chefs de trains successifs qui prenaient charge du jeu des signaux avec leur train ; ces marques et numéros étaient reproduits sur des carnets tenus par les lampistes des gares terminus ou de transit, où les signaux étaient repris pour continuer leur roulement par d'autres trains.

D. - CHAUFFAGE DES TRAINS

Le chauffage des trains réalisé au moyen de la vapeur des locomotives et, dans une certaine mesure, au moyen de wagons-chaudières, fut entièrement assuré par le Service du Matériel et de la Traction. L'Exploitation n'intervenait que pour signaler à ce Service, le cas échéant, les incidents qui venaient à se produire.

E. - MESURES CONTRE LES INCENDIES

Le Service Central de l'Éclairage, de concert avec celui de la Voie, fit distribuer une Instruction Générale qui réglait très complètement cette partie du service. En application de cette Instruction, il fut établi, pour

chaque gare, une consigne locale, précisant les précautions et mesures spéciales à prendre dans chaque cas et énumérant les moyens de secours et la manière de les mettre en œuvre, le cas échéant. Le Service du Matériel et de la Traction opéra d'ailleurs de même pour les dépôts et ateliers.

F. - ORGANISATION DU SERVICE DE L'ÉCLAIRAGE ET DU CHAUFFAGE

Le fonctionnement du Service de l'Éclairage nécessita la création, à la Direction Générale, d'un service comprenant :

- 1 Inspecteur Principal, Chef de Service ;
- 1 Inspecteur ;
- 1 Chef de Groupe ;
- 1 Employée de Bureau ;
- 1 Dactylographe ;
- 4 Contrôleurs techniques (en tournée sur le Réseau 6 jours par semaine).

A cet organisme central s'ajoutait, dans chaque Direction régionale, un service spécialement chargé de suivre les questions d'éclairage et comprenant un fonctionnaire aidé d'un ou deux Contrôleurs techniques.

Une partie de ce personnel, que les réseaux français et belges ne purent entièrement fournir, fut recrutée parmi les agents retraités de ces réseaux.

CHAPITRE VI

SERVICES TÉLÉPHONIQUES ET TÉLÉGRAPHIQUES

Lorsque les agents des Réseaux français et belges prirent possession des voies ferrées et des gares abandonnées par les Allemands, ils trouvèrent partout des installations télégraphiques et téléphoniques très complètes, souvent même très importantes, mais qui, abandonnées, et parfois détériorées comme à Trèves, Worms, Niederlahnstein, Coblenze, etc..., ne pouvaient être utilisées immédiatement.

A. - TÉLÉPHONE

Cependant, la nécessité de disposer sans délai de moyens de communications rapides s'imposait, et il fallut pourvoir à la remise en marche du téléphone. Pour cette tâche importante, le Service militaire télégraphique interallié fournit un concours précieux.

A Mayence, où les Services de la Direction Générale s'installèrent finalement, on monta, tout d'abord, à la Gare Centrale, 2 tableaux à 30 directions, du modèle de l'Armée, qui desservaient 3 circuits omnibus de gares, 7 circuits directs, le Commissaire de la gare et 10 postes téléphoniques répartis dans la Sous-Commission.

Le 19 Février 1923, sous la direction du Service télégraphique militaire, on avait entrepris la remise au point du commutateur multiple à batterie centrale laissé à peu près intact, en apparence, par les Allemands, et dont l'une des batteries d'accumulateurs se trouvait encore en charge.

L'exploitation de ce multiple fut assurée par des sapeurs télégraphistes du 52^e Bataillon du Génie, mis à la disposition des Chemins de Fer.

A la date du 21 Avril 1923, 6 fonctionnaires de la Régie étaient reliés au Central de la Sous-Commission, Central exploité par le Service militaire et qui disposait de plusieurs grands circuits téléphoniques.

Les autres fonctionnaires étaient reliés au Central-gare; mais leurs communications pour les au-delà de Mayence devaient obligatoirement transiter par la Sous-Commission, car le Central-gare n'avait encore que fort peu de débouchés. Le nombre journalier moyen des communications données par la Sous-Commission rendait indispensable, dès Septembre 1923, d'utiliser plus largement le réseau spécial des Chemins de Fer en établissant des liaisons directes entre Mayence Hbf., Coblenze, Trèves, Bonn, et Ludwigshafen par Worms.

Outre le commutateur multiple de la gare, on essaya, le 29 Mars 1923, de remettre en service le système automatique dont les installations étaient

situées à la Direction Générale. On y réussit le 16 Avril suivant ; 50 bureaux furent reliés tout d'abord, 50 autres suivirent à quelques semaines.

Pour les autres centres importants, il fallait pouvoir s'assurer du bon état des lignes. Or, le réseau télégraphique et téléphonique des Chemins de Fer rhénans ne comporte pas moins de 51.000 kilomètres de fils avec de nombreuses sections souterraines. Une revision totale était tout à fait impossible dans un court délai, de sorte que le fonctionnement de certaines lignes resta assez longtemps défectueux. Cependant, vers la fin du premier semestre de 1923, presque toutes les lignes dont la Reichsbahn disposait précédemment avaient été remises en service.

La situation était alors la suivante pour les grands centres :

A Mayence, le commutateur multiple à batterie centrale de la Hauptbahnhof (Hbf), comportant 6 postes d'opératrices, desservait près de 250 postes locaux (une centaine de la Direction Générale, un nombre un peu supérieur de la Direction régionale et une quarantaine de la gare) et 24 gares reliées au Central par un ensemble de 40 circuits. Il se trouvait, en outre, en relation directe, par 5 lignes, avec le Central Sous-Commission, lequel, soit directement, soit par l'intermédiaire du Central militaire, était en mesure de mettre la Régie en communication avec les principales villes des Territoires Occupés ainsi qu'avec Francfort, Sarrebrück, Metz, Strasbourg et Paris. Enfin, trois liaisons avec l'ancien Central civil allemand, desservi par des opérateurs militaires, permettaient d'entrer en rapport avec les quelques abonnés qui avaient été maintenus et avec les divers services civils et militaires d'occupation. Cette organisation ne fut que peu modifiée dans le courant de 1924.

Pour les communications entre les différents services de la Direction Générale, on disposait, en outre, de l'installation automatique trouvée à cette Direction et qu'on avait remise au point, ainsi qu'il a été dit plus haut.

A Essen, dans les bureaux de la Direction régionale, se trouvait un commutateur multiple à batterie centrale de 5 postes d'opératrices et comportant un total de 600 jacks dont 120 pour le service interurbain.

Ce multiple permit de desservir facilement les postes locaux et les 19 gares qui y furent reliées par 22 circuits. Ce nombre fut augmenté par la suite. Six lignes reliaient ce Central à celui du Service militaire et, par là, on pouvait mettre aisément la Ruhr en communication avec les autres parties des T.O.

Le personnel primitivement militaire (2 adjudants de la 50^e T.M. et 3 sapeurs télégraphistes) fut remplacé par un personnel féminin à partir du mois d'Août 1923,

A Duisbourg, Derendorf, Düsseldorf, et en quelques autres gares, on utilisa largement les installations très complètes qui s'y trouvaient.

A Aix-la-Chapelle, le standard de la Hbf., indépendamment des postes locaux, desservait une quinzaine de gares dont celle de Düren. Il fut, en outre, relié au Central militaire belge par 3 lignes.

Le système dispatching fut, dans les derniers temps, installé sur la ligne de Aix-Hohenbudberg.

A Düren, la Hbf. possédait un standard de 110 directions, à batterie centrale. On lui fit desservir une dizaine de gares, les Services de la Traction et du Mouvement et la Direction régionale. Il fut, en outre, relié par deux lignes avec le Central militaire de Düren et par une ligne avec le Central anglais de la gare de Cologne.

Le service fut assuré par 3 agents des réseaux, se relayant de 8 heures en 8 heures.

A Neuss, la gare comportait un standard de 150 directions, à batterie centrale, desservant 16 gares et les postes locaux, assez nombreux ; ce poste fut relié au Central militaire.

A Bonn, le standard, à batterie locale, très mal placé dans un réduit fort exigu et donnant sur le quai de la gare, ne permettait pas de desservir convenablement les postes rattachés : une dizaine de gares, la Direction de Düren, le Central de Cologne et le Central militaire de cette ville. On dut aménager un local mieux disposé où le standard fut transféré le 16 Août 1923.

Le service était assuré par 2 employées, le jour, et un agent, la nuit.

A Coblenz, on disposait d'un standard, à batterie centrale, de 150 directions, très bien aménagé, dans une salle bien appropriée au service. Ce standard desservait, outre des postes locaux, assez nombreux, 18 gares qui lui étaient reliées par 15 circuits directs et 2 circuits omnibus.

Comme à Bonn, 2 employées assuraient le service le jour, un agent de réseau le service de nuit.

A Ludwigshafen, le Central gare, très important, possédait un commutateur à batterie centrale et 2 postes d'opératrices, comportant 220 jacks locaux et 20 jacks pour circuits interurbains. Ce standard fut utilisé dans de bonnes conditions ; il desservit de nombreux postes locaux et une quinzaine de gares. Le service, très chargé, était assuré par 5 employées.

A Worms, le standard, à batterie centrale, de 210 directions avait été un peu détérioré. Remis en état, il desservit, outre des postes locaux, 7 gares en relations avec Worms. Une seule employée assurait le service de jour. Un agent assurait le service de nuit.

A Trèves Hbf., cette gare possédait un standard à batterie locale, équipé à 75 directions, mais pouvant en recevoir 105. L'équipement existant suffisait, plus que largement, aux besoins de la Régie. Il desservit les

3 centraux particuliers de la Gewerbeschule, de l'Augustinerhof et de la Luxemburgerstrasse où furent installés les divers services de la Direction régionale, d'assez nombreux postes de la gare et 7 gares de la Région.

Comme dans tous les centres de Directions régionales, le standard fut relié au Central Sous-Commission.

Le service était assuré par 2 employées pendant le jour et un homme pendant la nuit.

A Trèves-Ouest, le Central, plus important que le précédent, possédait un standard, à batterie centrale, de 180 directions, avec 2 postes d'opératrices. Il desservait, outre les postes locaux et le Central de la Sous-Commission, 16 gares auxquelles il se trouvait relié par 23 circuits.

Le personnel militaire du début (6 sapeurs télégraphistes) fut remplacé par du personnel féminin dans le courant de 1923.

Indépendamment des gares précitées, toutes les autres gares et stations possédaient, au temps de l'exploitation allemande, des installations téléphoniques parfois assez importantes. Ces installations furent remises en service par la Régie et elles permirent d'assurer les communications intéressant la marche du service ferroviaire jusqu'au début de l'année 1924, époque à laquelle on put remettre en fonctionnement quelques lignes télégraphiques.

Malgré toutes les remises en service, Mayence restait sans liaison directe avec Düren, Aix-la-Chapelle et Essen et il en résultait de très sérieux inconvénients pour les services de la Direction Générale.

En 1923, cette situation fut améliorée par la pose de nouveaux fils réalisant un circuit entre Bonn Hbf. et Düren-Direction. Une seule C.D. permettait alors à Mayence d'entrer en relation avec Düren ; mais il demeurait toujours impossible d'obtenir Aix-la-Chapelle et Essen par les seules lignes du Chemin de Fer, et il fallait, de toute nécessité, faire usage des Centraux militaires permettant de communiquer avec les principales gares des deux Directions précitées.

Toutefois, à plusieurs reprises, et notamment au cours d'une conférence tenue le 14 Février 1924, à Wiesbaden, entre les représentants de la Régie, de la D.G.C.R.A. et du Service télégraphique interallié, la Régie fut invitée à abandonner progressivement l'utilisation des réseaux téléphoniques militaires belges et français pour l'obtention de ses communications, qu'elle devait assurer par les seuls circuits des Chemins de Fer.

Pour réaliser un tel programme, il fallait utiliser un central embryonnaire autrefois créé à la gare de Cologne, dans la salle même où fonctionnait un central militaire anglais ; 11 circuits aboutissaient à ce poste.

S'appuyant sur les Accords de Mayence du 16 Février 1924, la Régie demanda qu'il lui fût attribué 16 nouveaux circuits aboutissant à la gare

de Cologne et qui ne pouvaient être d'aucune utilité pour la Reichsbahn. Au cours de la Conférence tenue à Cologne le 28 Mai suivant, il fut décidé que la Régie disposerait de 9 des nouveaux circuits, ce qui portait à 20 le nombre total des liaisons mises à sa disposition ; en outre, pour permettre l'utilisation par la Direction Générale des relations ainsi établies, le circuit Mayence-Bonn fut prolongé jusqu'à Cologne.

Le standard de Cologne fut desservi par 3 agents de la 50^e S.C.F.C.

Dans la réalité, l'ensemble de ce petit réseau secondaire ne fonctionna jamais bien et, sans le secours du service téléphonique militaire qui fut maintenu en fait, la Régie aurait dû renoncer à toute relation téléphonique avec les régions Nord et Nord-Ouest de son Réseau, à moins de recourir à l'Administration allemande des P.T.T. ou de construire des lignes nouvelles.

Nous ajouterons qu'il va sans dire que les Allemands organisèrent des postes d'écoute sur la plupart des lignes téléphoniques utilisées par la Régie et qu'au fur et à mesure que ces postes étaient dépistés, ils en établissaient d'autres ailleurs.

B. - TÉLÉGRAPHE

Sur les Chemins de Fer allemands, les communications intéressant la sécurité étaient transmises par télégraphe et les installations téléphoniques, pourtant fort nombreuses et souvent très importantes, que l'on trouvait dans les gares, ne constituaient qu'un moyen auxiliaire de communication.

La Régie trouva toutes les gares très largement pourvues de postes Morse : Mayence Hbf. en possédait 40, Worms 20, Trèves-Ouest et Trèves-Central 12 et 18, Coblenz 15, Düsseldorf, Duisbourg et Bochum, respectivement 24, 10 et 12. Des gares de moindre importance, telles que Gerolstein, Türkismühle, Euskirchen, Andernach, Alzey, en avaient 9, 7, 6, 8 et 10. Le reste était à l'avenant.

Mais, en beaucoup d'endroits, les installations avaient été plus ou moins saccagées, notamment dans la Ruhr, dans la région d'Aix-la-Chapelle, et plus particulièrement à la gare de Trèves-Ouest où presque tous les appareils Morse avaient été mis hors d'usage : bobines d'électro-aimants détériorées, dents des roues d'engrenages des mouvements d'horlogerie écrasées, etc... De nombreuses batteries de piles étaient, en outre, incomplètes ou mises hors de service.

Une remise en état de ce matériel eût exigé beaucoup de temps et nécessité un gros effort ; d'autre part, le personnel français et belge des Chemins de Fer ne comportait que peu d'agents connaissant le maniement des appareils Morse.

Il fut donc décidé que, jusqu'à nouvel ordre, le matériel télégraphique ne serait pas réparé, et qu'on se servirait uniquement du téléphone pour les besoins de l'exploitation ; quelques lignes télégraphiques furent, d'ailleurs, utilisées pour constituer des circuits téléphoniques à double fil.

Lorsque la cessation de la résistance passive fut sur le point de se produire, et que la réintégration d'un grand nombre de cheminots allemands put être envisagée, on dut pourtant se préoccuper de remettre en état de fonctionnement un certain nombre de liaisons télégraphiques, en commençant d'abord par celles qui se trouvaient sur des lignes à voie unique, le personnel allemand qu'on allait avoir à utiliser étant habitué à se servir du télégraphe pour les communications intéressant la sécurité.

L'opération fut entreprise à la fin du mois de Septembre 1923 et menée dans des conditions d'activité qui conduisirent aux résultats suivants :

Le 2 Janvier 1924, tous les fils télégraphiques (Zugmeldeleitung et Bezirksmeldeleitung) des lignes à voie unique de la Direction de Trèves étaient remis en service ; les lignes télégraphiques omnibus sur double voie, les circuits directs, les lignes inter-réseaux et inter-directions, les relations avec l'Alsace-Lorraine et la Sarre, étaient totalement rétablis le 16 Février 1924.

Dans la Direction de Ludwigshafen, les relations à grande distance furent remises en service le 9 Janvier 1924 et, le 15 Mars, le service télégraphique était repris sur la totalité des lignes.

Sur la Direction d'Essen, toutes les lignes télégraphiques étaient reconnues et mises en état à la date du 12 Janvier 1924 ; cependant, 20 % seulement d'entre elles purent servir, par suite du manque d'appareils utilisables ; les réparations de ceux-ci furent, toutefois, menées assez activement pour que, vers les premiers jours de Mai, tout le service fût rétabli.

Le 26 Janvier 1924, la Direction de Mayence avait achevé la reconnaissance des lignes télégraphiques de sa région, et plusieurs d'entre elles étaient équipées et déjà prêtes à être mises en service ; le 11 Février, les lignes reliant les grandes gares aux chantiers de triage et aux gares de formation furent utilisables et, à la fin du mois de Juin, le service total était à peu près rétabli.

Dans la Direction d'Aix-la-Chapelle, tous les fils télégraphiques étaient reconnus au 31 Janvier 1924 ; leur mise en service se fit dans le courant de Février en commençant par les lignes d'annonce de trains sur les lignes à voie unique.

En outre, à la même époque, les grandes gares de formation : Hohenbudberg, Stolberg, Crefeld, Viersen, Rheydt, Herzogenrath, Aix-Ouest et Rothe-Erde furent mises en relation.

Sur les lignes de la Direction de Düren, le service télégraphique fut rétabli un peu plus tardivement que sur les autres lignes de la Régie ; à la date du 16 Février 1924, cependant, le télégraphe fonctionnait, sur la rive gauche du Rhin, entre les gares de Coblenze-Moselle et Coblenze-Lützel et, sur la rive droite, entre les gares de Engers-Siershahn-Flammersfeld-Limburg et Horscheim-Lutersdorf ; en outre, les lignes Coblenze-Lützel-Brühl, Coblenze-Trèves et Bonn-Cologne étaient prêtes.

A côté du rétablissement du service télégraphique intérieur de son Réseau, la Régie se trouva en présence de demandes de la Reichsbahn et de la Direction des Chemins de Fer de la Sarre tendant à obtenir, d'une part, le rétablissement des lignes de Heidelberg-Mayence, Mannheim-Wiesbaden, Karlsruhe-Bischofsheim, Mannheim-Worms, Mannheim-Mayence, Karlsruhe-Francfort et Mannheim-Francfort, et, d'autre part, le rétablissement des lignes de Sarrebrück à Cologne, Francfort, Trèves, Coblenze, Gerolstein, Ludwigshafen.

La Régie fit, sur ce point encore, l'effort nécessaire et réalisa des accords avec la Direction allemande des Chemins de Fer de Cologne, en vue de faciliter l'échange des télégrammes ayant trait au service des trains.

Le 29 Juin 1924, les Directions régionales recevaient des instructions pour que le service télégraphique de la Reichsbahndirektion de Cologne avec la Belgique et le Luxembourg fût assuré par les gares de Düren et d'Euskirchen. A titre de réciprocité, la Reichsbahn devait recevoir et transmettre les télégrammes de service de la Régie par les lignes de la zone de Cologne vers Troisdorf, Bonn, Euskirchen, Düren et Grevenbroich, à condition que ces télégrammes eussent trait au service commun des deux réseaux.

De plus, la Reichsbahndirektion de Cologne acceptait, à titre d'essai, le transit des télégrammes échangés entre les gares de Mayence, Coblenze, Neuwied, Aix, Crefeld, Hohenbudberg, Essen, Düsseldorf, Jülich et Neuss.

En dehors des télégrammes du service des trains, la Régie était fréquemment amenée à entrer en relations, par dépêches, avec des correspondants situés en dehors du Chemin de Fer : fonctionnaires des services voisins, fournisseurs, etc...

Tous ces télégrammes furent, au début, transmis par les Centraux télégraphiques militaires ; mais, à diverses reprises et, notamment, au cours de la Conférence déjà citée, tenue à Wiesbaden le 14 Février 1924, entre les représentants de la Régie, de la Mission belge D.G.C.R.A., de l'État-Major D.G.C.R.A. et de la Direction du Service Télégraphique interallié, la transmission gratuite de ces communications avait été indiquée comme devant disparaître. C'est ainsi que, le 28 Mars 1924, le Général Commandant en Chef les Forces alliées d'occupation attira officiellement l'attention de la Régie sur la nécessité de déposer, désormais, aux bureaux publics allemands, les télégrammes de la Direction Générale

ou des Directions régionales qui n'étaient pas adressés aux Autorités d'occupation ; la Régie était invitée à s'entendre avec l'Administration allemande en vue du paiement des taxes de transmission.

Cette mesure devant avoir pour la Régie des conséquences pécuniaires assez lourdes, celle-ci fut amenée à établir des liaisons télégraphiques entre les Directions régionales et le Service Central, et à ne confier au Service des Télégraphes allemand que les télégrammes adressés à des particuliers ou à destination de la France et de l'Étranger. Un bureau télégraphique fut créé à Mayence Hbf. ; il commença de fonctionner le 1^{er} Juillet 1924, et le rétablissement du Service Télégraphique reçut, de ce fait, une nouvelle impulsion.

En résumé, la Régie remit en service à peu près tout l'ancien réseau télégraphique allemand ; mais, si son exploitation n'avait pas dû prendre fin, la Direction Générale était déterminée à s'orienter nettement vers le développement du réseau téléphonique et vers son usage *exclusif* pour toutes les communications de service, au lieu et place du télégraphe, qui convient de moins en moins à une grande exploitation ferroviaire moderne.

C. - LIAISON DES GARES AU RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE PUBLIC ALLEMAND

Presque toutes les gares dont la Régie avait pris possession se trouvaient reliées par une ligne d'abonnement aux bureaux allemands des P. T. T.

Lorsqu'après la cessation de la résistance passive, le personnel des Postes et des Télégraphes eut réintégré ses bureaux et que l'activité économique eut repris en partie, il parut opportun de rétablir, dans certaines localités, les relations téléphoniques entre la gare et le réseau général, afin de donner aux commerçants et industriels des facilités pour l'expédition et la réception de leurs marchandises.

Dès le 18 Décembre 1923, la Direction Générale dressa un programme, en 3 étapes d'urgence, des relations de cette nature qu'il convenait de rétablir.

Au cours de la conférence tenue à Wiesbaden le 1^{er} Février 1924, il fut convenu que, pour commencer, la Régie ne reprendrait les relations téléphoniques avec le réseau public que dans un certain nombre de gares qu'elle désignerait. Il fut admis, en outre, que l'Administration des P.T.T. procéderait à la mise en état des postes, sans exiger le paiement de la redevance initiale de premier établissement.

Par contre, la Régie acquitterait le montant des taxes en vigueur, à compter du 1^{er} Janvier 1924. Le règlement de ces taxes devait être centralisé à Mayence et effectué par la Comptabilité Générale.

Le 6 Février, le Service était organisé suivant les principes précités et, au mois de Septembre 1924, le nombre des gares qui avaient repris les relations téléphoniques avec le réseau général était de 377, se répartissant comme suit :

Direction régionale d'Essen	129
Direction régionale d'Aix-la-Chapelle	64
Direction régionale de Düren.....	61
Direction régionale de Mayence	48
Direction régionale de Ludwigshafen	50
Direction régionale de Trèves	25

Certaines gares disposaient de plusieurs lignes.

Les nombres ci-dessus se seraient naturellement accrus, rapidement, si la Régie avait continué l'exploitation des Chemins de Fer des Territoires Occupés.

D. - SERVICE DE LA TÉLÉGRAPHIE PRIVÉE PAR LES GARES

Avant la constitution de la Régie, les gares des Chemins de Fer rhénans assuraient, pour le compte de la Reichspost, un service télégraphique très complet ; elles effectuaient même la remise à domicile des télégrammes dans certains cas. L'exécution de ce service était régie par un Règlement en date du 7 Mars 1876.

Lorsque le trafic ferroviaire commença de prendre une certaine activité, il parut nécessaire de rendre au public la faculté d'expédier ou de recevoir des télégrammes privés dans les gares ; toutefois, il ne pouvait être question de reprendre immédiatement ce service tel qu'il était exécuté autrefois par les Chemins de Fer allemands, car la plupart des gares ne possédaient encore, comme on l'a vu, ni installations télégraphiques en état de fonctionnement, ni personnel spécialisé.

Au cours de la Conférence de Wiesbaden, le 1^{er} Février 1924, il fut convenu que les articles du Règlement allemand du 7 Mars 1876 seraient modifiés et adaptés à la situation de fait existant à ce moment, et qu'une instruction, à préparer, serait arrêtée dans une prochaine conférence.

Cette dernière Conférence se tint le 14 Février. Il y fut donné lecture de l'Instruction nouvelle sur la transmission des télégrammes privés par le Service du Chemin de Fer ; le texte définitif adopté stipulait qu'un certain nombre de gares, à désigner par la Régie et dont la liste serait adressée au représentant, à Wiesbaden, du Reichspostministerium, seraient ouvertes au nouveau service.

Les télégrammes ne devaient être acceptés qu'à la condition d'être déposés par des voyageurs, d'être adressés gare restante, d'être rédigés en

langage clair, de ne comporter aucune condition particulière de transmission et d'être à destination de l'un des Pays ci-après :

Allemagne, Belgique, France, Hollande, Luxembourg et Sarre.

Comme autrefois la Reichsbahn, la Régie recevrait, à titre de rémunération, les 4/10^e de la taxe intérieure allemande ; le règlement des sommes revenant à chaque administration s'effectuerait mensuellement et serait contrôlé à Mayence.

Le service commença de fonctionner à la date du 1^{er} Juin 1924. A cette date, 131 gares étaient ouvertes à la télégraphie privée se répartissant comme suit :

Direction régionale d'Essen	43
Direction régionale d'Aix-la-Chapelle	14
Direction régionale de Düren	9
Direction régionale de Mayence	10
Direction régionale de Ludwigshafen.....	21
Direction régionale de Trèves	34

Ce service se développa rapidement jusqu'au moment où la Régie cessa son exploitation, et il eût été possible de le rétablir assez vite dans les conditions mêmes où il fonctionnait avant le 11 Janvier 1923.

TITRE III

EXPLOITATION COMMERCIALE

CHAPITRE I

MESURES PRISES PAR L'AUTORITÉ MILITAIRE AU MOMENT DE LA DÉFAILLANCE ALLEMANDE

A. - TARIFS PROVISOIRES

Bien qu'une des caractéristiques essentielles de la tarification allemande fut la simplicité, il n'était pas possible à l'Autorité Militaire d'en faire faire l'application par les cheminots des Sections de Chemins de Fer de Campagne.

Ce personnel ignorait le mécanisme des tarifs voyageurs ou marchandises dont les Allemands avaient, en se retirant, emporté ou détruit les recueils ainsi que les collections de tableaux de distances. Ces documents eussent-ils été retrouvés dans les gares, qu'il aurait été, de toute façon, impossible d'en faire usage en raison de l'ignorance de la langue allemande par la presque totalité des agents français et belges des sections de C.F.C.

Les textes organiques sur le fonctionnement des Sections de Chemins de Fer de Campagne comportaient, d'ailleurs, l'application d'une tarification sommaire pour les voyageurs et pour les marchandises.

Pour les voyageurs, le prix était uniformément fixé à 0 fr. 10 c. par kilomètre, sans distinction de classe, avec minimum de 1 franc.

Pour les marchandises, le tarif prévoyait :

0 fr. 44 c. par tonne et par kilomètre, avec minimum de 3 francs par expédition pour le détail, et 2 francs, 4 francs et 6 francs, suivant la capacité du wagon employé (5 tonnes, 10 tonnes, ou 20 tonnes) par wagon et par kilomètre, pour les wagons complets.

A leur prise de service, les Sections de Chemins de Fer de Campagne se mirent en devoir d'appliquer leurs tarifs réglementaires dès qu'il leur serait possible de commencer l'exploitation commerciale des lignes du réseau rhénan ; mais le franc, monnaie dans laquelle étaient exprimés les tarifs, n'était pas en circulation dans les Territoires Occupés, où on ne pouvait exiger du public, en paiement du prix de transport des personnes et des marchandises, que des marks.

D'autre part, le mark était sujet à des variations de valeur très fréquentes et souvent assez importantes. Il aurait donc fallu établir, pour le personnel des gares appelé à appliquer les tarifs, des tableaux de conversion des francs en marks et des tableaux de coefficients rectificatifs tenant compte des différentes valeurs possibles du mark.

Il y avait là certaines difficultés, nullement insurmontables, mais qui ne pouvaient être résolues avec la rapidité compatible avec une mise en route immédiate.

Dans le but de réaliser la simplification nécessaire, l'Autorité militaire décida que les tarifs de transport seraient exprimés et perçus en marks et ces tarifs furent fixés provisoirement comme suit :

1^o *Voyageurs* :

- 1^{re} classe : 96 marks par kilomètre ;
- 2^e classe : 48 marks par kilomètre ;
- 3^e classe : 24 marks par kilomètre ;
- 4^e classe : 16 marks par kilomètre.

2^o *Bagages* :

10 marks par kilogramme et par kilomètre.

3^o *Marchandises* :

4.000 marks par wagon et par kilomètre, quels que fussent la nature et le tonnage de la marchandise.

Il était bien évident qu'une semblable tarification présentait de grosses imperfections, notamment pour les marchandises ; mais, comme les transports étaient à peu près nuls, en dehors des transports militaires exécutés avec ordres de transport suivant le mécanisme en vigueur au temps même de l'exploitation par l'Administration allemande, ce régime provisoire resta en vigueur sans inconvénient sérieux jusqu'à la prise de service de la Régie.

B. - COMPTABILITÉ PROVISOIRE

Dès la prise de possession des lignes du réseau rhénan par les Sections de Chemins de Fer de Campagne, le mode de comptabilisation prévu par les instructions militaires fut appliqué. Chaque section de C.F.C. était autonome et fournissait ses comptes au Service de l'Intendance.

Les billets de voyageurs étaient du type militaire et les gares établissaient journallement un état de billets délivrés ; l'utilisation des billets en carton, qui se trouvaient en approvisionnement dans les casiers des gares, fut, toutefois, autorisée par certains Commandants de Section.

Les expéditions et arrivages, fort peu nombreux, d'ailleurs, faisaient

l'objet de feuilles d'expéditions et de relevés d'expéditions et d'arrivages, également prévus par les instructions sur les Chemins de Fer de Campagne. En fait, les recettes effectuées pendant l'exploitation sous le régime des C.F.C. furent presque nulles sur la plupart des Directions.

Dès sa constitution, la Régie fit imprimer et distribuer, à toutes les Directions régionales, des billets passe-partout en papier ; mais rien ne fut immédiatement modifié dans le fonctionnement du mécanisme comptable.

CHAPITRE II

TARIFS DE VOYAGEURS, BAGAGES, CHIENS

A. - CONDITIONS GÉNÉRALES D'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS

L'Article 7 de l'Ordonnance n° 1 de la H.C.I.T.R. disposait que les lois d'Empire et d'État et les règlements généraux non encore appliqués dans l'ensemble des Territoires Occupés, seraient, préalablement à leur mise en application, transmis par les Autorités compétentes à la Haute Commission, qui examinerait si les dits textes ne contenaient aucune disposition de nature à préjudicier à l'entretien des troupes d'occupation, à leur sécurité et à leurs besoins. Ne tenant pas compte de ces dispositions, l'Administration allemande des Chemins de Fer avait cru pouvoir publier des modifications aux tarifs de transports, sans l'adhésion préalable de la H.C.I.T.R. ; le Gouvernement allemand soutenait, d'ailleurs, que les tarifs des Chemins de Fer n'avaient pas le caractère de règlements généraux dans le sens de l'Article 7 de l'Ordonnance n° 1.

Par décision du 25 Mai 1921, la H.C.I.T.R. redressa l'erreur du Gouvernement allemand et décida de faire connaître au Commissaire allemand placé près d'elle :

1° que les tarifs de Chemins de Fer intéressant directement la vie économique de l'ensemble des Territoires Occupés avaient bien le caractère de règlements généraux et devaient, avant d'être appliqués, être soumis à l'examen de la H.C.I.T.R. ;

2° qu'en conséquence, l'application du règlement relatif à certaines augmentations de tarifs, qui venait d'être publié, devait être suspendue ;

3° que l'application du règlement relevant les tarifs voyageurs était, au contraire, autorisée.

Les règles ainsi posées étaient en application au moment de la constitution de la Régie, et il semble bien que l'Administration allemande s'y conformait assez régulièrement.

L'Ordonnance n° 149, constitutive de la Régie, ne contenait aucune disposition explicite concernant l'établissement des tarifs ; il était dit simplement que le Directeur assurerait la gestion du Réseau et prendrait toutes mesures d'exécution nécessaires.

Étant donné que tout était à créer à la Régie, en ce qui concerne les tarifs comme en toute autre matière, on se trouvait en présence d'un travail important de tarification à entreprendre, et la rapidité avec laquelle il fallait l'exécuter était incompatible avec l'accomplissement des forma-

lités d'enquête, de publicité préalable et d'instruction administrative, qui constituent la procédure habituelle de l'approbation des tarifs.

Les premiers tarifs furent, par suite, établis et appliqués d'autorité par le Directeur de la Régie ; mais la H.C.I.T.R. fut consultée sur le point de savoir si, dans l'avenir, elle entendait conférer elle-même, aux tarifs de la Régie, la force exécutoire en leur donnant son approbation.

Par décision du 29 Mars 1923, la H.C.I.T.R. disposa que, jusqu'à nouvel ordre, elle n'interviendrait pas dans la question de l'établissement et de la mise en vigueur des tarifs de Chemins de Fer en Territoires Occupés, les pouvoirs attribués à la Régie par l'Article 5 de l'Ordonnance n° 149, et, notamment, celui de gérer le Réseau et de prendre toutes les mesures d'exécution nécessaires, comprenant l'élaboration et la mise en vigueur des tarifs de transport.

Ce régime de liberté de tarification produisit les plus heureux effets. Il est bien évident qu'il n'aurait pas subsisté sans quelques restrictions si l'exploitation de la Régie avait dû continuer ; mais, dans la période constructive, qui dura pendant plusieurs mois de l'année 1923, l'économie de temps et d'efforts qu'il fut possible de réaliser grâce à lui fut considérable. De plus, c'est uniquement en vertu du pouvoir de décision propre donné à la Régie en matière de tarifs, que celle-ci put suivre d'assez près les fluctuations aussi grandes que brutales du change, et ajuster ses recettes à la variation de ses dépenses.

B. - BASES DES TARIFS DE VOYAGEURS

Les prix de base fixés par l'Autorité militaire, au lendemain de la défection allemande, et indiqués précédemment, à savoir :

96 marks par kilomètre, en 1^{re} classe ;

48 marks par kilomètre, en 2^e classe ;

24 marks par kilomètre, en 3^e classe ;

16 marks par kilomètre, en 4^e classe,

n'étaient autres que les prix des tarifs allemands eux-mêmes en vigueur, à l'époque, dans les Territoires non occupés.

La Régie, qui allait assurer la remise en marche du réseau rhénan, suivant les règles d'une exploitation commerciale, ne pouvait maintenir ces prix de base, qui représentaient seulement, en raison de la dévaluation du mark :

pour la 1^{re} classe : 34 % }
pour la 2^e classe : 22 % } des prix français, déjà considérés comme
pour la 3^e classe : 17 % } très bas.

Il fallait, toutefois, dans la fixation des prix nouveaux, prendre certaines précautions consistant à opérer par étapes et à n'amener que progressivement les tributaires des Chemins de Fer des Territoires Occupés à payer un prix de transport en rapport avec la valeur réelle du service rendu.

Les premiers prix de base furent fixés à :

200 marks par kilomètre, en 1^{re} classe ;

100 marks par kilomètre, en 2^e classe ;

50 marks par kilomètre, en 3^e classe ;

25 marks par kilomètre, en 4^e classe,

et furent publiés dans un tarif bilingue en date du 10 Avril 1923. Ce tarif prévoyait la gratuité du transport pour les enfants de moins de 4 ans accompagnant leurs parents, et une réduction de 50 % pour les enfants de 4 à 10 ans ; les militaires continuaient à bénéficier de la réduction de 75 % qui avait été imposée, en leur faveur, à l'Administration allemande.

Les tarifs de toutes classes : place entière, 1/2 place et 1/4 de place, étaient accompagnés de barèmes des prix calculés pour toutes les distances jusqu'à 300 kilomètres, de manière à faciliter le travail du personnel.

A l'époque où fut établi le tarif provisoire voyageurs, le cours du mark était de 1 franc = 1.333 marks. Dès les débuts du mois de Mai, le mark descendit à la parité de 1 franc = 2.000 marks et, le 12 Mai, le cours s'établissait à 1 franc = 2.250 marks.

Dès cette dernière date, la Régie était ainsi placée dans la situation fâcheuse de ne plus guère toucher qu'une valeur égale à la moitié de la valeur initiale fixée par ses tarifs, sans que ses dépenses fussent sensiblement influencées par la chute du mark, étant en grande partie, comme on l'a déjà dit, payées en francs.

Pour parer, au moins dans une certaine mesure, aux conséquences de cette situation, et pour permettre de faire face aux dépenses à prévoir, comme conséquence d'un prochain relèvement des salaires rendu nécessaire par l'accroissement considérable du coût de la vie qui se produisait, les tarifs voyageurs furent, à dater du 13 Mai 1923, majorés de 50 %, c'est-à-dire que les prix de base des barèmes furent, dans l'application, multipliés par 1,5, ce qui les portait à :

300 marks pour la 1^{re} classe ;

150 marks pour la 2^e classe ;

75 marks pour la 3^e classe ;

37,5 marks pour la 4^e classe.

C. - TARIFS PROVISOIRES D'ABONNEMENTS DE VOYAGEURS

Dès la publication du tarif provisoire des voyageurs, la Régie mit à l'étude des tarifs d'abonnements, dont le besoin devait rapidement se faire sentir, surtout pour les abonnements ouvriers qui, dans les centres industriels de la Ruhr et au voisinage de la Sarre, donnaient, au temps de l'exploitation allemande, un mouvement d'une exceptionnelle importance.

Les statistiques allemandes pour 1922 accusaient, en effet, pour le nombre des abonnements délivrés sur l'ensemble des lignes de la Reichsbahn, les chiffres suivants :

Abonnements mensuels ordinaires.....	11.701.909
Abonnements mensuels d'écoliers.....	2.239.750
Abonnements hebdomadaires de travail.....	54.583.500

La Régie mit en vigueur des tarifs d'abonnements mensuels pour écoliers, étudiants et apprentis, — des tarifs d'abonnements hebdomadaires de travail, — des tarifs d'abonnements mensuels de travail, — des billets d'aller et retour pour ouvriers, valables une semaine.

Ces tarifs, contenus dans quatre Annexes du Recueil des tarifs de voyageurs publiés le 15 Mai 1923, présentaient les caractéristiques ci-après :

a) Abonnements mensuels pour écoliers, étudiants et apprentis.

Ces abonnements pouvaient être établis pour l'une quelconque des 4 classes de voitures, au bénéfice :

1^o des élèves des deux sexes, âgés de moins de 21 ans, des écoles supérieures, lycées, collèges, institutions civiles ou religieuses, etc. ;

2^o des étudiants des deux sexes, âgés de moins de 25 ans, suivant les cours de facultés ;

3^o des apprentis de moins de 18 ans du sexe masculin, et de moins de 20 ans du sexe féminin.

Les prix étaient égaux à ceux de 15 voyages simples, quelle que fût la classe empruntée.

b) Abonnements hebdomadaires de travail.

Ces abonnements ne pouvaient être admis qu'en 4^e classe, au profit des ouvriers accomplissant, chaque jour, un aller et retour entre le lieu de leur domicile et celui de leur travail.

Les prix étaient égaux à ceux de 7 voyages simples.

c) Abonnements mensuels de travail.

La différence entre cette catégorie d'abonnements et la précédente résidait presque exclusivement dans un accroissement de la réduction consentie ; le prix de l'abonnement était, en effet, celui correspondant à 24 voyages simples.

d) Billets d'aller et retour pour ouvriers.

Ces billets n'étaient délivrés que pour la 4^e classe ; ils permettaient aux ouvriers bénéficiaires de quitter leur domicile chaque lundi ou le lendemain de chaque fête, pour se rendre à leur travail, et de rentrer chez eux chaque samedi ou la veille de chaque fête.

Le prix était égal aux 6/5^e du prix d'un voyage simple.

Ces billets pouvaient être établis par plusieurs itinéraires.

Il fut fait rapidement un très large usage des facilités mises à la disposition du Public par la Régie, et les statistiques du trafic montrent qu'au mois de Mai 1924, le nombre des voyageurs pourvus de cartes d'abonnements était déjà de :

105.000 pour les abonnements ouvriers ;

57.000 pour les abonnements ordinaires.

D. - MAJORATIONS DES TARIFS DE VOYAGEURS

Dès les premiers jours de Juin 1923, la parité du mark s'établit au cours de 1 franc = 5.000 marks ; le 11 Juin, une chute brusque amenait le cours à la parité de 1 franc = 5.550 marks et tout permettait de prévoir que la chute allait s'accroître encore.

Une décision, en date du 11 Juin 1923, porta à 200 % la majoration des tarifs voyageurs — (billets et abonnements) — qui avait été jusque-là fixée à 50 % ; les prix de base devinrent ainsi les suivants :

1^{re} classe : 600 marks ;

2^e classe : 300 marks ;

3^e classe : 150 marks ;

4^e classe : 75 marks.

Quelques jours après la mise en vigueur de la majoration de 200 %, la chute de valeur du mark prit une accélération telle que cette monnaie perdit, en une semaine, près de la moitié de sa valeur ; du 10 au 19 Juin, le mark passa de $\frac{1}{5.100}$ à $\frac{1}{9.000}$ de la valeur du franc ; il fallut, évidemment, procéder à de nouvelles majorations qui furent fixées, à partir du

20 Juin 1923, à 500 %, ce qui portait le prix de base des billets de voyageurs à :

- 1.200 marks pour la 1^{re} classe ;
- 600 marks pour la 2^e classe ;
- 300 marks pour la 3^e classe ;
- 150 marks pour la 4^e classe.

**E. - TARIFS VOYAGEURS EXPRIMÉS EN FRANCS.
TABLEAU DE CONVERSION.
NOUVELLES MAJORATIONS DES TARIFS**

Il devint bientôt de nécessité absolue de mettre les finances de la Régie à l'abri des pertes considérables dont elles étaient menacées par la chute constante de la valeur du mark. D'autre part, le jeu continu des majorations entraînant des complications comptables, sans éviter en totalité les pertes de recettes, — puisque les majorations étaient immédiatement débordées par une nouvelle chute du mark — il fallait se décider à exprimer les tarifs dans une monnaie stable, quitte à accepter le mark en paiement, concurremment avec cette monnaie, en appliquant un taux convenable de change. C'est ce qui fut fait le 18 Juin.

Le franc, qui était déjà la base de la comptabilité de la Régie, était tout naturellement désigné pour l'expression des prix de base.

C'est de cette opération que parlait M. le Président Poincaré, à la tribune du Sénat, lorsqu'il disait, le 29 Juin 1923 :

« Nous avons relevé les tarifs, qui étaient extraordinairement faibles du temps des Allemands ; en même temps, nous les avons stabilisés, en spécifiant qu'ils seraient, dorénavant, payés en marks, mais valeur en francs, de telle sorte que le rendement dans notre comptabilité soit toujours le même et que les tarifs ne suivent plus, désormais, le cours désordonné du mark. »

Donc, à la date du 18 Juin, de nouveaux tarifs, applicables le 25 Juin, furent publiés. Ils présentaient, pour les tarifs de voyageurs, les prix de :

- 0 fr. 15 c. par kilomètre, en 1^{re} classe ;
- 0 fr. 075 par kilomètre, en 2^e classe ;
- 0 fr. 0375 par kilomètre, en 3^e classe ;
- 0 fr. 01875 par kilomètre, en 4^e classe.

Les nouveaux tarifs pour les voyageurs comportaient, pour les différentes catégories d'abonnements, les mêmes Annexes que précédemment, et les prix exprimés en francs étaient calculés, par rapport au prix d'un voyage simple, sur les mêmes bases que par le passé.

Bien entendu, tous les tableaux de barèmes furent réédités en francs.

Les prix exprimés en francs dans les tarifs pouvaient être payés, facultativement pour le public, en francs ou en marks.

Il fallait, toutefois, pour assurer la stabilité des recettes, que les paiements en marks fussent faits en tenant compte du cours de cette monnaie au jour du transport et que les gares pussent toutes appliquer un cours uniforme le même jour.

Ce cours, indiqué par la Direction Générale aux Directions régionales, et par celles-ci aux gares, devait être transmis, à chaque variation importante, avec rapidité et précision.

D'autre part, il fallait mettre les gares à même d'éviter des calculs longs et compliqués à chaque établissement de taxe, sans quoi on se serait rapidement trouvé en présence d'une masse énorme de réclamations en détaxes.

Il fut, en conséquence, publié, en même temps que les nouveaux tarifs exprimés en francs, un tableau de conversion, mis entre les mains de tous les agents taxateurs, et donnant, de 5 centimes en 5 centimes, pour les sommes de 0 fr. 05 c. à 0 fr. 95 c., et par francs de 1 franc à 100 francs, le nombre de marks correspondant à un franc pour tous les cours possibles, depuis 1 franc = 2.000 marks jusqu'à 1 franc = 28.000 marks.

Ce tableau comportait 40 barèmes disposés en colonnes numérotées, de telle sorte qu'il suffisait, lors d'une variation appréciable de la valeur du mark, de passer aux gares une dépêche circulaire ainsi conçue :

« A partir du appliquez barème n° »

pour qu'elles fussent prévenues pour ainsi dire instantanément, et n'eussent d'autre travail à faire, après avoir calculé leurs taxes en francs, que de lire sur le tableau de conversion, dans la colonne utile, le nombre de marks à faire payer aux voyageurs ou expéditeurs.

Le tableau de conversion maintint, dans de parfaites conditions, l'unité indispensable dans la perception, en marks, de valeurs exprimées en francs dans les tarifs ; mais il devint rapidement insuffisant et il fallut le compléter par l'addition de 20 colonnes supplémentaires pour les parités du mark s'élevant jusqu'à 1 franc = 100.000 marks. Cette limite elle-même fut rapidement atteinte et dépassée, et comme on ne pouvait enfler indéfiniment les barèmes de conversion, on prescrivit aux gares d'en multiplier les chiffres par 10, puis par 100, puis par 1.000, puis même par 10.000.

On touchait alors au point où le mark, devenu pratiquement sans valeur, avait fait place, en Allemagne, aux unités monétaires étrangères pour les transactions commerciales. Sans vouloir aborder ici la question qui fut tant discutée de la monnaie rhénane et qui fit successivement l'objet de projets nombreux, sans qu'aucun d'eux pût aboutir, on ne peut s'empêcher

de rappeler qu'en fait le franc français, en Septembre 1923, servait fréquemment de moyen d'échanges dans les Pays Rhénans et dans la Ruhr.

A cette époque, les caisses de la Régie recevaient relativement peu de marks, et la proportion de ceux-ci, par rapport à l'ensemble des recettes, tomba même assez bas pour qu'on pût songer à alléger la comptabilité des gares, en prohibant l'acceptation du mark.

Mais, l'emploi du franc français comme monnaie usuelle se heurta d'ailleurs, bientôt, à un empêchement sérieux : le volume des francs en circulation dans les Pays Rhénans et dans la Ruhr était beaucoup trop faible pour les besoins monétaires existants, et les francs belges, les livres sterling, les florins et les dollars s'y trouvant ne pouvaient pallier cette insuffisance dans une mesure appréciable. De sorte que, pour la Régie, la situation devint de plus en plus tendue, le montant de ses transports s'élevant déjà, certains jours, à plus d'un million de francs : à défaut de devises appréciées, que ses clients n'avaient pas, il allait lui falloir recevoir, de nouveau, des marks dans une large mesure, avec tous les risques que cela comportait, ou refuser les transports qui ne pourraient pas être payés, au départ, en francs français ou belges, en livres, en florins ou en dollars.

L'alternative était particulièrement grave et il fallait, à tout prix, trouver une solution qui l'écartât.

La mise en circulation des Billets de la Régie, qui constitua en réalité, dès sa réalisation, une monnaie utilisée dans la Rhénanie et la Ruhr jusqu'à la création de la nouvelle monnaie-or allemande, vint très rapidement, à la fin d'Octobre 1923, mettre un terme à cette situation angoissante. La question des Billets Régie a été traitée précédemment dans un Chapitre spécial de l'Historique Général de la Régie (Livre I).

Les prix de base des tarifs voyageurs, tels qu'ils avaient été fixés le 18 Juin 1923, étaient nettement inférieurs aux prix des tarifs français et à ceux de la plupart des Chemins de Fer européens, y compris ceux de l'Allemagne non occupée.

D'autre part, la cessation de la résistance passive, qui se produisit au début d'Octobre 1923, conduisit la Régie à augmenter considérablement ses effectifs de personnel et, par conséquent, ses dépenses d'exploitation.

Il devenait donc nécessaire de procéder à un relèvement des prix de base de l'ensemble des tarifs.

On pouvait, pour cela, continuer à procéder par voie de majoration, et c'est la formule qui fut adoptée pour les tarifs marchandises. Pour les tarifs voyageurs, il était utile, non seulement de relever les prix de base, mais encore de procéder à un remaniement faisant disparaître l'ancienne formule de décroissance par échelons de 50 % de classe en classe ; rien, en effet, ne la justifiait spécialement et, à l'encontre de la tarification de

autres pays, elle ne tenait pas suffisamment compte de la valeur du service rendu.

C'est dans ces conditions que, le 18 Octobre 1923, furent publiés de nouveaux tarifs voyageurs, dont la mise en vigueur était fixée au 20 du même mois, et qui comportaient, pour les prix de base, les taxes suivantes :

- 1^{re} classe : 0 fr. 20 c. ;
- 2^e classe : 0 fr. 12 c. ;
- 3^e classe : 0 fr. 05 c. ;
- 4^e classe : 0 fr. 03 c.

Ces taxes marquaient, pour la 2^e et la 4^e classes, des taux de décroissance inférieurs à ceux donnés par l'ancienne formule de 50 % ; mais, pour la 3^e classe, au contraire, l'ancienne formule était accentuée malgré l'imperfection qu'elle offrait déjà.

La raison de cette anomalie apparente résidait dans le souci de ne pas imposer, aux 3^e et 4^e classes, un relèvement brusque trop considérable, mais de procéder par étapes successives ; il était d'ailleurs prévu que, dès le mois d'Octobre 1923, il serait nécessaire d'appliquer de nouveaux relèvements, et l'occasion de faire un rajustement des tarifs se présenterait alors.

Bien entendu, les Annexes pour tarifs d'abonnements furent rééditées sur la base des nouveaux prix et tous les barèmes de prix développés furent révisés.

Pour les raisons précédemment indiquées, le remaniement des tarifs de voyageurs devait donc être fait par étapes successives, en profitant des circonstances justifiant des relèvements de tarifs.

Vers la fin de Décembre 1923, le personnel allemand en service à la Régie avait atteint le chiffre de 55.000 unités ; de plus, il avait fallu relever les salaires de ce personnel pour lui permettre de supporter le coût grandissant de la vie, dont la cause essentielle résidait dans la fixation des prix en marks-or dans le commerce allemand.

La Régie devait donc supporter de nouvelles et très lourdes charges, ce qui l'obligeait à relever le produit de ses recettes, à l'exemple, d'ailleurs, de ce qu'avait fait l'Administration allemande, en fixant en marks-or ses tarifs de transport.

En même temps que de nouvelles majorations furent établies pour les tarifs marchandises, il fut procédé à un nouveau remaniement des tarifs voyageurs.

Les prix de base nouveaux, mis en vigueur le 1^{er} Février 1924, furent fixés à :

- 0 fr. 30 c. pour la 1^{re} classe ;
- 0 fr. 20 c. pour la 2^e classe ;
- 0 fr. 12 c. pour la 3^e classe ;
- 0 fr. 08 c. pour la 4^e classe.

Comme il avait été fait lors de la première revision, les annexes, contenant les tarifs d'abonnements et les barèmes des prix développés, furent rééditées sur les nouvelles bases.

Les mêmes raisons conduisirent encore, plus tard, à un relèvement du tarif des voyageurs et à profiter de la circonstance pour faire un nouveau rajustement des prix de base des différentes classes. C'est ainsi que, le 28 Juillet 1924, un autre tarif fut publié, fixant ces prix de base à :

- 0 fr. 42 c. pour la 1^{re} classe ;
- 0 fr. 28 c. pour la 2^e classe ;
- 0 fr. 192 pour la 3^e classe ;
- 0 fr. 128 pour la 4^e classe.

Les prix nouveaux correspondaient à une majoration des prix anciens de 40 % pour les 1^{re} et 2^e classes, et de 60 % pour les 3^e et 4^e classes. Les prix de tous les abonnements subirent une augmentation proportionnelle à celle des prix entiers des classes correspondantes.

Pas plus que dans les cas précédents de majoration ou de relèvement des tarifs voyageurs, on ne constata un fléchissement quelconque de trafic, ce qui démontrait bien que les nouveaux prix n'avaient rien d'exagéré. Ces prix étaient d'ailleurs, comme on va le voir, équivalents ou inférieurs à ceux de certains pays voisins, dont l'Allemagne non occupée.

Comparaison des prix des tarifs de voyageurs de la Régie avec les prix français, belges, hollandais, suisses et allemands. — A la date du 1^{er} Mars 1924, les Allemands procédèrent à des relèvements de tarifs qui, au cours de : 1 mark-or = 5 fr. 70 c., alors en vigueur, faisaient ressortir les prix de base à :

- 0 fr. 55 c. pour la 1^{re} classe ;
- 0 fr. 376 pour la 2^e classe ;
- 0 fr. 256 pour la 3^e classe ;
- 0 fr. 17 c. pour la 4^e classe.

Les prix de la Régie étaient alors sensiblement plus bas que les prix allemands, dont ils ne représentaient que :

- 55 % pour la 1^{re} classe ;
- 53 % pour la 2^e classe ;
- 47 % pour la 3^e classe ;
- 47 % pour la 4^e classe.

Le remaniement des tarifs fait le 28 Juillet vint faire disparaître, en partie, cette différence ; au cours de : 1 mark-or = 4 fr. 45 c., qui était pratiqué le 25 Août, la parité des prix allemands et des prix Régie se trouva à peu près réalisée.

Le tableau ci-dessous donne, pour la fin du mois d'Août 1924, la

comparaison des prix, transformés en francs papier, pour la Régie, la France, la Belgique, la Sarre, la Suisse, l'Italie, la Hollande et l'Allemagne :

Classes	Régie	France	Sarre	Alle- magne	Belgique	Suisse	Italie	Hol- lande
1 ^{re} classe	» 42	» 3075	» 27	» 42	» 23	» 52	» 31	» 46
2 ^e classe	» 28	» 2008	» 165	» 29	» 161	» 36	» 22	» 35
3 ^e classe	» 192	» 1265	» 105	» 20	» 092	» 26	» 13	» 22
4 ^e classe	» 128	»	» 07	» 13	»	»	»	»

Les prix de la Régie ne venaient donc, par leur élévation, qu'en 4^e rang, après la Suisse, la Hollande et l'Allemagne.

F. - ABONNEMENTS MENSUELS ORDINAIRES POUR VOYAGEURS

En même temps que furent édités les nouveaux tarifs exprimés en francs, la série des tarifs d'abonnements fut complétée par une annexe aux tarifs voyageurs, fixant les bases et les conditions de la délivrance de cartes d'abonnements mensuels ordinaires.

Le prix de ces cartes était égal au prix de 40 billets simples.

G. - BILLETS DE QUAI

En vue de restreindre les fraudes, sans retirer au public les facilités dont il avait coutume de jouir en Allemagne, fut publiée, le 9 Juillet 1923, une annexe aux tarifs voyageurs, en vertu de laquelle l'accès aux quais était permis aux personnes, non voyageurs, pourvues de billets spéciaux dont le coût était fixé à 0 fr. 15 c.

Les tarifs au 28 Juillet 1924 ont porté le prix des billets de quai à 0 fr. 25 c.

H. - TAXES SUPPLÉMENTAIRES POUR TRAINS RAPIDES ET EXPRESS

La nouvelle édition des tarifs du 18 Octobre 1923 comportait la perception de taxes additionnelles aux prix des places, pour les parcours en trains rapides et express.

Ces taxes furent fixées en tenant compte de la formule appliquée en Allemagne non occupée, qui permettait de ne pas compliquer outre mesure le travail d'impression, de distribution et de comptabilisation des billets.

Le tableau ci-dessous donne les prix de base des taxes supplémentaires en question :

PARCOURS	1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
de 1 à 75 kilomètres	3 »	2 25	1 50
de 75 à 150 kilomètres	4 »	3 »	2 25
au-dessus de 150 kilomètres	6 »	4 »	3 »

Après le 28 Juillet 1924, les taxes supplémentaires pour admission dans les trains rapides et express ont été établies comme suit :

PARCOURS	1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
de 1 à 75 kilomètres	8 »	4 »	2 25
de 75 à 150 kilomètres	12 »	6 »	4 »
au-dessus de 150 kilomètres	16 »	9 »	6 »

I. - TARIF DES WAGONS-SALONS

Les nouveaux tarifs des voyageurs furent complétés par une annexe, fixant les prix à percevoir pour l'utilisation des wagons-salons.

J. - TARIF DES BAGAGES

Tout ce qui a été dit dans le chapitre des voyageurs concernant les majorations de tarifs, s'applique au transport des bagages.

Fixé, tout d'abord, à 10 marks par kilomètre et par fraction de 10 kilogrammes, le tarif des bagages fut établi à 0 fr. 75 c. par tonne et par kilomètre, avec minimum de 0 fr. 20 c. par expédition, lorsque, le 18 Juin, furent publiés les tarifs exprimés en francs.

Lors de la première revision des tarifs voyageurs, le prix de transport des bagages fut porté à 1 fr. 05 c. par tonne et par kilomètre, avec minimum de 0 fr. 90 c. ; à l'époque de la seconde revision, le prix fut porté à 1 fr. 90 c. par tonne et par kilomètre, avec minimum de 1 fr. 60 c. par expédition ; après le rajustement au 28 Juillet 1924, il fut de 2 fr. 35 c. par kilomètre et par tonne, avec minimum de 2 francs par expédition.

Aucune franchise n'était accordée pour l'enregistrement des bagages de faible poids, et, en principe, furent seuls admis comme bagages les objets à usage personnel des voyageurs.

Des barèmes de prix développés, de 10 en 10 kilogrammes, pour toutes

les distances jusqu'à 500 kilomètres, furent annexés au tarif des bagages.

Une Annexe au tarif des bagages fixa les taxes à percevoir pour le dépôt des bagages en consigne. Après avoir subi des relèvements successifs, parallèles à ceux du tarif des bagages, ces taxes étaient de 0 fr. 65 c. pour chacun des 5 premiers jours et 0 fr. 85 c. pour chaque jour en sus ; elles étaient doublées pour le dépôt des motocyclettes.

K. - TARIF DES CHIENS

Le transport des chiens dans les trains de voyageurs a été admis par la Régie à partir du 1^{er} Juin 1923 par une Annexe aux tarifs voyageurs et bagages ; cette Annexe fixait les conditions de prix et d'admission. Après avoir subi des relèvements successifs, le prix de base était, à partir du 28 Juillet 1924, de 0 fr. 10 c. par tête et par kilomètre.

Un barème des prix développés jusqu'à 500 kilomètres accompagnait le tarif.

L. - TARIFS SPÉCIAUX DIVERS

a) Billets aller et retour du dimanche.

Il n'existait pas, en Allemagne, en principe, de billets d'aller et retour à prix réduit et la Régie s'est bornée, pour certaines relations particulièrement suivies, à créer des billets d'aller et retour au prix de deux billets simples, dans le but de faciliter le service et d'éviter aux voyageurs un stationnement aux guichets de distribution des billets.

Cependant, les dimanches, jours de fêtes et certains autres jours — Nouvel an, lundi de Pâques, Ascension, lundi de Pentecôte, Fête-Dieu, saints Pierre et Paul, lendemain de Noël — les Chemins de Fer allemands délivraient, exceptionnellement, des billets aller et retour comportant une réduction de prix et valables dans certains trains spécialement désignés.

A partir du 21 Juin 1924, la Régie adopta des dispositions semblables et publia, en conséquence, une Annexe à ses tarifs de voyageurs. Les billets d'aller et retour pouvaient être délivrés pour les 2^e, 3^e et 4^e classes ; ils comportaient une réduction de 34 % sur le prix de deux billets simples ; le taux de ces réductions a été maintenu dans les dispositions des tarifs au 28 Juillet 1924.

b) Billets pour Sociétés et Pèlerinages.

A l'origine, les voyageurs en groupe devaient, sur le Réseau de la Régie, quel que fût le but de leur déplacement, acquitter le prix ordinaire des billets simples. Dans certains cas particuliers, pour des pèlerinages, par exemple, la Régie consentait certaines réductions quand les voyages avaient lieu par trains spéciaux, avec un certain minimum de voyageurs ;

mais ce n'est qu'à partir du 1^{er} Juillet 1924 qu'une Annexe aux tarifs de voyageurs vint réglementer définitivement cette catégorie de transports.

Dorénavant, quand le Chemin de Fer put consentir la mise en marche de trains spéciaux pour sociétés et pèlerinages, il perçut, par voyageur et par kilomètre :

0 fr. 25 c. en 1^{re} classe ;

0 fr. 15 c. en 2^e classe ;

0 fr. 09 c. en 3^e classe ;

0 fr. 06 c. en 4^e classe,

avec majoration de 25 % quand le train était composé de voitures à intercommunication.

Des minima de perception furent imposés ; ils correspondaient, pour les trains formés en voitures de même classe, à :

200 billets de 1^{re} classe ;

300 billets de 2^e classe ;

400 billets de 3^e classe ;

600 billets de 4^e classe.

Pour les trains formés en voitures de classes différentes, les minima correspondaient au prix de :

300 billets de 2^e classe, quand le train ne comportait ni 3^e ni 4^e classes ;

400 billets de 3^e classe, quand le train ne comportait pas de 4^e classe ;

600 billets de 4^e classe, quand le train comportait des voitures de cette nature.

En aucun cas, la perception totale ne pouvait être inférieure à 2.000 francs.

A partir du 15 Août 1924, les prix furent portés à :

0 fr. 315 pour la 1^{re} classe ;

0 fr. 210 pour la 2^e classe ;

0 fr. 144 pour la 3^e classe ;

0 fr. 096 pour la 4^e classe.

L'ensemble des autres dispositions du tarif ne reçut aucune modification ; le minimum de perception de 2.000 francs, notamment, ne fut pas relevé.

La réduction consentie représentait 25 % du prix des billets ordinaires pour toutes les classes.

CHAPITRE III

TARIFS DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR WAGONS COMPLETS ET AU DÉTAIL, EN GRANDE VITESSE ET EN PETITE VITESSE

A. - CONDITIONS GÉNÉRALES D'ÉTABLISSEMENT DES PREMIERS TARIFS

Au moment où la Régie prit en main l'exploitation du Réseau Rhéno-Westphalien, l'établissement d'une tarification générale des marchandises, dans un système analogue à celui adopté dans toute exploitation de Chemins de Fer définitivement organisée et solidement assise, devait être ajourné ; il aurait exigé un travail beaucoup trop long, alors que le temps pressait.

On se contenta de classer provisoirement les marchandises en 10 catégories — bois bruts ou ébauchés, boissons et denrées alimentaires, céréales, combustibles minéraux, engrais, huiles minérales, matériaux de construction bruts, minerais, produits chimiques, produits métallurgiques — et on procéda par assimilation, pour taxer les différentes marchandises remises au transport qui ne figuraient pas nommément dans ces 10 catégories.

Les prix allemands anciens pour le transport des marchandises étant sensiblement égaux aux prix français, on ne vit aucun inconvénient à les conserver dans la plupart des cas, quitte à procéder ultérieurement aux majorations que la dévalorisation du mark pourrait rendre nécessaires.

Les prix applicables aux chargements incomplets, par 5.000 et 10.000 kilogrammes, ne pouvaient être introduits dans la tarification nouvelle sans créer des complications beaucoup trop importantes au début d'une exploitation aussi difficile que celle qu'allait entreprendre la Régie. On se contenta donc d'établir une tarification par 15.000 kilogrammes, basée sur une unité de matériel roulant très répandue dans les Chemins de Fer allemands.

La première tarification de la Régie ne portait que sur les expéditions par wagons complets ; mais, pour ne pas entraver les expéditions de colis isolés, soit en grande vitesse, soit en petite vitesse, on remit en vigueur le procédé, très pratiqué en Allemagne, du groupage, en permettant l'appli-

cation, aux chargements de cette nature, de barèmes par 5.000 kilogrammes.

Les conditions d'application ne comportaient que quelques dispositions très simples se référant au groupage, avec minimum de poids des chargements, au mode de taxation (par fraction de 10 kilogrammes, en arrondissant le poids aux 10 kilogrammes supérieurs et le prix aux 10 marks supérieurs ou inférieurs, suivant que le prix exact comportait un nombre de marks supérieur ou inférieur à 5).

Les chargements de dimensions exceptionnelles et les masses indivisibles ne pouvaient être acceptés que sur autorisation spéciale.

Les demandes de comptage et de pesage n'étaient pas admises et, enfin, le Chemin de Fer n'acceptait les transports que sous le régime absolu de non-responsabilité.

Grâce à la simplicité des dispositions adoptées, les premiers tarifs pour marchandises purent être publiés dès le 8 Avril 1923, pour entrer en application le 10 Avril, c'est-à-dire moins de 20 jours après la constitution des premiers rudiments des Services de la Régie.

B. - BASES DES TARIFS DE MARCHANDISES

Les prix de base, égaux aux prix allemands en vigueur au 1^{er} Avril 1923, étaient contenus dans 9 barèmes, savoir :

Barème A 5 : applicable aux marchandises de toute nature expédiées en Petite Vitesse, par wagons chargés d'au moins 5.000 kilogrammes ou payant pour ce poids, et constituant le barème des expéditions de groupage ;

Barème A 5 doublé : applicable aux marchandises de toute nature expédiées en Grande Vitesse, par wagons chargés d'au moins 5.000 kilogrammes ou payant pour ce poids, et pouvant être utilisé pour une seule nature de marchandises ou pour des groupages G. V. ;

Barème A : applicable, comme les suivants, aux marchandises de toute nature expédiées en Petite Vitesse, par wagons chargés d'au moins 15 tonnes ou payant pour ce poids ;

Barème B : boissons et denrées alimentaires ;

Barème C : céréales ;

Barème D : produits chimiques ;

Barème E : huiles minérales, matériaux de construction, produits métallurgiques ;

Barème F : bois, engrais, minerais ;

Barème spécial : combustibles.

Le tableau ci-après indique, en marks, pour chacun des barèmes, les prix qui étaient applicables par tonne et par kilomètre :

DISTANCES	A-5	A 5 doublé	A	B	C	D	E	F	SPÉ- CIAL
Jusqu'à 5 km	9.960	19.920	9.120	8.000	7.420	6.120	4.760	3.680	4.020
de 6 à 100 km	468	936	430	325	275	191	125	93	100
de 101 à 200 km	416	832	384	292	249	183	112	83	100
de 201 à 300 km	372	744	337	259	220	164	104	74	100
de 301 à 400 km	325	650	301	227	191	145	85	66	67

On voit que ces tarifs étaient de la forme polygonale à base légèrement décroissante par tranches de 100 kilomètres, sauf le tarif spécial des combustibles dont la décroissance ne se manifestait qu'au delà de 300 kilomètres.

Les tarifs comportaient un minimum de taxation de 5 kilomètres, comprenant les frais de transport et les charges terminales, combinaison qui évitait la taxation séparée des frais de gare ; les charges terminales seules étaient couvertes par les taxes suivantes exprimées en marks :

A 5	A 5 doublé	A	B	C	D	E	F	SPÉ- CIAL
7.620	15.240	6.970	6.375	6.045	5.165	4.135	3.215	3.520

Aux tarifs publiés le 8 Avril, était annexé un tableau donnant, par tonne transportée, et pour toutes les distances, jusqu'à 400 kilomètres, des prix tout faits pour chacun des barèmes, permettant au personnel des gares d'obtenir le prix de chaque expédition par une simple multiplication, d'après le tonnage.

C. - MODE DE CALCUL DES DISTANCES DE TARIFICATION

Les Allemands, au moment où ils abandonnèrent le service, emportèrent les documents commerciaux dont ils étaient pourvus, notamment les tableaux de distances.

D'ailleurs, les anciens tableaux de distances auraient été assez difficilement utilisables par le personnel français, en raison de ce que les parcours à suivre par les marchandises n'étaient plus les mêmes, dans tous les cas, que par le passé, les lignes abandonnées ne devant être remises que progressivement en service par la Régie, et l'impossibilité d'emprunter

la zone britannique de Cologne conduisant à de nombreux détournements.

Pour permettre, néanmoins, l'établissement des taxes, il fut annexé aux tarifs une carte des lignes en service au 10 Avril, comportant les distances d'une gare de bifurcation à la suivante. Les livrets de marches des trains donnant, d'autre part, pour chaque ligne, la distance de gare en gare, la détermination des distances put être faite avec un degré d'exactitude suffisant.

La carte des distances fut périodiquement rééditée, au fur et à mesure de l'ouverture de lignes nouvelles à l'exploitation.

La Régie dut adopter ce système simplifié, en raison de l'impossibilité matérielle dans laquelle elle se trouvait d'établir un tableau de distances avec la rapidité nécessaire à la mise en route de son exploitation, qui ne pouvait attendre ; mais elle entreprit, néanmoins, la confection de ce tableau, qui fut publié au début de l'année 1924 et qui était disposé suivant le système des tableaux A et B en service sur les Réseaux français avec, toutefois, certaines améliorations de détail.

D. - DROITS DE STATIONNEMENT

Les marchandises devaient être déchargées dans les 24 heures constituant la journée qui suivait l'avis de mise à disposition. Cet avis devait être donné au destinataire avant 20 heures pour faire courir le délai de déchargement le lendemain matin, à l'ouverture de la gare.

En cas de déchargement tardif, il était perçu une pénalité.

E. - TABLEAU DES GARES OUVERTES AU SERVICE

En même temps que les tarifs au 10 Avril, fut publiée une liste alphabétique des gares ouvertes au service, avec l'indication des gares de bifurcation d'encadrement.

Ce document, comme la carte des distances, fut réédité périodiquement pour tenir le personnel au courant des ouvertures nouvelles, et fut complété par l'indication des restrictions de service existant dans certaines gares.

La première édition de la liste des gares, en date du 25 Mars 1923, comportait 496 gares et stations ; la dernière édition, en date du 4 Septembre 1924, en comportait 1.260.

F. - NOUVELLE CLASSIFICATION DES MARCHANDISES

Aussitôt après la publication des tarifs au 10 Avril, fut mis en train un travail de classification des marchandises suivant les différents barèmes des tarifs. Une première liste alphabétique, bilingue, de 210 articles, fut publiée le 18 Juin 1923 et, au lendemain même de cette publication, la préparation d'une nomenclature plus complète fut entreprise. Cette dernière nomenclature, alphabétique et bilingue comme la précédente, comprenant environ 900 articles, fut publiée le 26 Décembre 1923.

G. - MAJORATIONS SUCCESSIVES DES TARIFS TARIFS EXPRIMÉS EN FRANCS

Les tarifs applicables aux marchandises reçurent, pour les mêmes raisons, les majorations successives de 50 %, 200 % et 500 %, dont il a été parlé précédemment pour les tarifs voyageurs, et aux mêmes dates que ceux-ci. Nous avons vu que la chute verticale du mark fut surtout à l'origine de ces majorations.

Pour les causes également exposées précédemment, à l'occasion de la description des tarifs voyageurs, il vint un moment où il fut nécessaire de publier, pour les marchandises, des tarifs dont les prix fussent exprimés en francs.

A cette occasion, les tarifs mis en application le 10 Avril reçurent certaines améliorations, dont la principale consista dans l'acceptation des chargements incomplets par 5.000 et 10.000 kilogrammes, pour lesquels des barèmes propres furent établis.

Le principe de la tarification exclusive par 15 tonnes ayant disparu, sauf les exceptions indiquées à l'alinéa suivant, il fut admis que les taxes pourraient être établies, sur le poids réel, au barème supérieur pour les chargements compris entre 5 et 10 tonnes ou entre 10 et 15 tonnes, au cas où le public n'aurait pas avantage à payer pour 10 tonnes ou pour 15 tonnes.

Toutefois, la tarification exclusive par 15 tonnes était maintenue pour certaines marchandises dont le transport se fait par grandes masses : combustibles minéraux, matériaux de construction, d'empierrement, d'asphaltage et de pavage, minerais, terres et pierres à usages industriels, produits métallurgiques bruts et betteraves.

Pour les coques, la charge théorique des wagons était fixée aux $5/6^e$ de leur limite possible de chargement en poids.

Les expéditions se présentant sous la forme de masses indivisibles ou de dimensions et poids exceptionnels continuèrent à n'être admises que sur autorisation spéciale.

Les prix de base devinrent alors les suivants :

Par tonne de 1 à 5 kilomètres ; par tonne et par kilomètre, au delà de 5 kilomètres	GRANDE VITESSE			PETITE VITESSE							
	2 A			A			B				
	5	10	15	5	10	15	5	10	15		
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
De 1 à 5 km.	15 00	13 70	12 50	7 50	6 85	6 25	7 20	6 60	6 00		
De 6 à 100 km. . .	0 70	0 66	0 60	0 35	0 33	0 30	0 29	0 27	0 25		
De 101 à 200 km.	0 66	0 58	0 52	0 33	0 29	0 26	0 27	0 24	0 22		
De 201 à 300 km.	0 54	0 52	0 46	0 27	0 26	0 23	0 23	0 22	0 20		
De 301 à 400 km.	0 50	0 44	0 40	0 25	0 22	0 20	0 20	0 18	0 17		

Par tonne de 1 à 5 kilomètres ; par tonne et par kilomètre, au delà de 5 kilomètres	PETITE VITESSE											
	C			D			E			F		Spé- cial
	5	10	15	5	10	15	5	10	15	10	15	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
De 1 à 5 km.	7 20	6 40	5 55	6 45	5 50	4 60	5 35	4 50	3 60	3 60	2 75	3 00
De 6 à 100 km. . .	0 28	0 24	0 21	0 22	0 19	0 16	0 15	0 12	0 10	0 09	0 07	0 08
De 101 à 200 km.	0 23	0 22	0 19	0 19	0 16	0 14	0 12	0 11	0 08	0 08	0 06	0 08
De 201 à 300 km.	0 22	0 19	0 16	0 18	0 15	0 12	0 12	0 10	0 07	0 07	0 06	0 07
De 301 à 400 km.	0 19	0 17	0 14	0 14	0 13	0 10	0 10	0 08	0 06	0 06	0 05	0 05

Les prix de base des nouveaux tarifs, développés pour chaque barème et pour toutes les distances de 1 à 400 kilomètres, n'étaient en somme que les prix des barèmes des tarifs au 10 Avril, calculés sur la parité de 1 franc = 1.333 marks, qui correspondait à la valeur du mark à l'époque où furent établis les premiers tarifs de la Régie.

Les nouveaux tarifs de la Régie, en francs, furent publiés le 18 Juin 1923 et mis en vigueur le 25 du même mois.

A partir du 16 Décembre 1923, les tarifs marchandises de grande et petite vitesses subirent une majoration de 30 %, qui fut portée à 80 % le 1^{er} Février 1924 ; cette dernière majoration resta en vigueur, sans modification, jusqu'aux derniers temps de l'exploitation par la Régie des Chemins de Fer de la Rhénanie et de la Ruhr.

Comme pour les majorations ou relèvements précédents, la mesure prise à l'égard des transports de marchandises avait pour but de permettre à la Régie de faire face à l'accroissement de ses charges, provenant, notam-

ment, de l'augmentation des effectifs, du relèvement des salaires et de l'augmentation du coût des matières de consommation, tout en conservant à son exploitation une productivité en rapport avec la valeur économique du Réseau. D'ailleurs, la majoration de 80 % laissait encore les tarifs de la Régie loin de ceux de la Reichsbahn et, au commencement de Janvier 1924, alors que le mark-or correspondait, d'après les cours du change, à 5 fr. 20 c. papier, les prix comparés se présentaient suivant les chiffres du tableau ci-après :

**Marchandises transportées à 100 kilomètres.
Prix par tonne.**

BARÈMES	PRIX DE LA REICHSBAHN		PRIX DE LA RÉGIE
	EN MARKS-OR	EN FRANCS-PAPIER	
I	50 42	262 20	149 50
II	25 21	131 10	89 70
III	25 21	131 10	74 75
IV	20 61	107 15	59 80
A	16 75	87 10	45 15
B	14 36	74 65	38 65
C	11 96	62 20	33 15
D	9 39	48 80	25 75
E	6 08	31 60	17 05
F	4 60	21 15	12 20
Spécial-Charbons.	4 97	25 85	13 80
Moyennes.		89 35	50 76

Les prix de la Régie étaient donc encore bien inférieurs à ceux de la Reichsbahn. Mais cette Administration procéda, à partir du 20 Janvier 1924, à une réduction de 8 % sur ses tarifs, suivie, le 1^{er} Mars 1924, d'une nouvelle réduction de 17,2 % et le franc bénéficia, par ailleurs, d'une amélioration croissante. Dès lors, vers la fin du mois de Mars 1924, alors que le mark-or donnait l'équivalence de 4 fr. 60 c. papier, un rapprochement voisin de la parité s'établit entre les prix moyens allemands et ceux de la Régie. Au début d'Avril, les prix moyens Régie devinrent même plus élevés de 2,76 % que les prix allemands et ils se maintinrent au-dessus de ceux-ci, en passant par un maximum de 17,13 % au début de Mai, jusqu'au commencement du mois de Juin. A partir de cette époque, les variations du change, moins favorables au franc, ramenèrent les prix de la Régie au voisinage immédiat des prix de la Reichsbahn, mais généralement en dessous.

H. - AVIS D'ARRIVÉE ET DROITS DE STATIONNEMENT

Une autre amélioration apportée aux tarifs marchandises, à l'occasion de leur revision et de leur expression en francs, consista dans la fixation de règles plus précises pour l'envoi des avis d'arrivée et l'application des droits de stationnement.

Désormais, l'avis d'arrivée des marchandises fut donné aux destinataires par la poste, le télégraphe, le téléphone ou par exprès, au choix du Chemin de Fer, les frais ne pouvant toutefois dépasser le montant de l'avis par la poste, à moins que le destinataire n'eût demandé expressément l'envoi d'un télégramme, d'un message téléphoné ou d'une lettre recommandée.

Les avis téléphonés furent constatés par inscriptions, sur un registre spécial tenu par les gares.

Sur demande du destinataire, il put être convenu avec le Chemin de Fer d'un mode spécial d'avis ou d'une dispense d'avis.

L'avis d'arrivée devait être transmis :

en P.V., au plus tard quand la marchandise était prête pour la livraison ;

en G.V., dans les 2 heures qui suivaient l'arrivée de la marchandise ; quand cette arrivée était postérieure à 18 heures en semaine, et à 12 heures les dimanches et jours fériés, l'avis n'était lancé que le lendemain matin.

L'avis fut considéré comme reçu par le destinataire et les délais d'enlèvement commencèrent à courir :

4 heures après l'envoi par poste ou une heure après l'envoi d'un télégramme ;

en cas de transmission par téléphone, au moment où le message était passé ;

en cas de transmission par exprès, au moment de la réception par le destinataire, constatée par sa signature sur le carnet du porteur d'avis.

Le déchargement des wagons devait être fait par les destinataires dans un délai de 24 heures ; en cas de retard, il était perçu des pénalités s'élevant à :

8 francs pour la première période de 24 heures ;

12 francs pour la seconde période de 24 heures ;

16 francs pour chaque période supplémentaire.

I. - TARIF POUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS

Dans les premiers mois de l'exploitation du réseau rhénan par la Régie, les animaux vivants ne pouvaient être transportés qu'aux prix des barèmes A5, en petite vitesse, et 2 A5, en grande vitesse. Ce procédé

de tarification, comportant un prix unique, présentait des inconvénients qui furent supprimés par la publication, le 1^{er} Août 1923, d'un tarif spécial pour les transports dont il s'agit.

Ce tarif spécial comportait l'exclusion des transports P.V. pour les animaux vivants, suivant la règle autrefois suivie en Allemagne.

Les animaux furent classés en 5 catégories, suivant leur taille, et taxés à la tête, avec minimum de perception ; les volailles furent taxées à la surface de plancher des wagons qu'elles occupaient.

Les prix développés pour toutes les distances étaient contenus dans des tableaux spéciaux.

J. - TARIF POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR COLIS DE DÉTAIL

Ce tarif, publié le 15 Août 1923, comportait la classification des marchandises en deux groupes pour la G.V., et deux groupes pour la P.V.

En principe, toutes les marchandises étaient tributaires du premier groupe, comportant les prix les plus élevés, les marchandises du second groupe étant constituées par des denrées et produits spécialement dénommés.

Le tableau ci-après donne les prix de base des barèmes :

Transports G.V. et P.V.

PRIX	GRANDE VITESSE		PETITE VITESSE	
	I	II	III	IV
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Par tonne de 1 à 5 kilomètres	20 »	12 »	10 »	8 »
Par tonne { de 6 à 100 kilomètres	1 »	» 60	» 50	» 40
et { de 101 à 200 kilomètres	» 76	» 50	» 38	» 30
par { de 201 à 300 kilomètres	» 68	» 45	» 34	» 27
kilomètre { de 301 à 400 kilomètres	» 60	» 40	» 30	» 23

Un tableau spécial donnait, pour les 4 barèmes, les prix tout faits à toutes les distances, jusqu'à 400 kilomètres.

K. - TARIF DES COLIS EXPRESS

Un service spécial de messageries, connu sous le nom de « Colis express », fonctionnait sur les lignes de la Reichsbahn et y avait pris une grande extension.

Les statistiques montrent que, pour l'année 1922, les colis express ont donné, en Allemagne, 198.767 tonnes.

Dans les débuts de son exploitation, la Régie se borna à établir un tarif de messageries à côté de son tarif de bagages, et le public ne manifesta aucune impatience de voir rétablir les transports de colis express. Cependant, au commencement de 1924, dès les premières conversations avec les représentants de la Reichsbahn, pour l'établissement de relations avec la zone de Cologne, ceux-ci exposèrent qu'il serait utile que la Régie mît en vigueur, sur ses lignes, un service de colis express, pour permettre la continuation des marchandises remises à la Reichsbahn sous ce régime.

Un tarif de colis express fut donc établi et publié le 1^{er} Mai 1924, pour entrer en vigueur le 15 du même mois.

En principe, furent admis au transport tous les objets dont le chargement pouvait être effectué dans les fourgons des trains de voyageurs transportant des bagages, à l'exception des objets soumis au régime postal, des matières explosibles, dangereuses ou infectes, des envois destinés à une gare située au delà d'un poste frontière de douane, des marchandises de grande valeur, des animaux vivants, même emballés, quand le poids total était supérieur à 60 kilogrammes par colis.

Les prix étaient calculés de 10 en 10 kilogrammes ; toutefois, pour les colis d'un poids inférieur à 5 kilogrammes, la taxe était calculée sur la moitié du prix du barème. Les expéditions n'étaient admises qu'en port payé, sans débours ni remboursements.

Les barèmes étaient jalonnés par les prix suivants, par 10 kilogrammes :

à 5 kilomètres :	0 fr. 10 c. ;
25 kilomètres :	0 fr. 60 c. ;
50 kilomètres :	1 fr. 15 c. ;
75 kilomètres :	1 fr. 75 c. ;
100 kilomètres :	2 fr. 30 c. ;
150 kilomètres :	3 fr. 45 c. ;
200 kilomètres :	4 fr. 60 c. ;
300 kilomètres :	6 fr. 90 c. ;
400 kilomètres :	9 fr. 20 c.

La taxe kilométrique par 10 kilogrammes était donc de 0 fr. 023, non compris la majoration de 80 % ; un minimum de perception de 1 fr. 90 c. par expédition était fixé par le tarif.

L'étiquetage, fait par les expéditeurs, devait indiquer la gare destinataire, ainsi que le nom et l'adresse du destinataire ; le pesage était fait par le Chemin de Fer.

Les colis express ne pouvaient être acheminés par un train déterminé que s'ils étaient remis au moins 15 minutes avant l'heure réglementaire de départ de ce train ; ils étaient livrables en gare, ou à domicile dans les gares où il existait un service de camionnage.

Le magasinage des colis non enlevés dans les 24 heures après l'avis d'arrivée était fixé à 0 fr. 45 c. par période de 24 heures ; après le cinquième jour, ce droit était porté à 0 fr. 55 c. par période supplémentaire.

L. - ANNEXES AUX TARIFS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Les tarifs publiés le 18 Juin comportaient un certain nombre d'annexes applicables :

- 1° aux transports par trains spéciaux ;
- 2° aux transports par wagons particuliers ;
- 3° à la location des grues et appareils de levage ;
- 4° au pesage ;
- 5° aux opérations de douane.

Il fut, de même, publié un tarif pour le transport des journaux et des publications périodiques en grande vitesse.

Ces différentes tarifications ne présentaient pas un intérêt spécial, au point de vue descriptif, et nous nous contentons donc de les citer.

M. - TARIFS SPÉCIAUX

A côté de son tarif général, l'Allemagne avait créé un certain nombre de tarifs spéciaux destinés à favoriser certains transports, notamment ceux à l'exportation par les ports de mer.

Quand la Régie établit ses tarifs, elle se borna à une tarification générale, ne faisant de prix spéciaux que pour les combustibles et les incorporant, d'ailleurs, dans ses barèmes généraux.

Il n'était pas possible, en effet, d'entrer dans la voie des tarifs spéciaux, qui exigent une situation économique stable, dans laquelle le Chemin de Fer est en possession de tous les éléments de trafic qui lui appartiennent normalement, et peut déterminer exactement l'influence d'une variation des prix de transport sur ces éléments.

Au cours de son exploitation, la Régie fut cependant sollicitée très fréquemment de procéder à certains abaissements par voie de tarifs spéciaux ; elle jugea sage d'ajourner, d'une manière générale, toute mesure de ce genre, et ne consentit des prix spéciaux que dans les cas suivants :

1^o *Prix ferme pour les minerais.* — Les minerais de Lorraine, dont les usines de la Ruhr constituent l'un des débouchés naturels, se voyaient fermer ce marché avec les prix des tarifs généraux. Au cours de négociations avec les producteurs, il fut reconnu, en tenant compte de tous les éléments du problème, qu'un prix de 27 francs la tonne était le maximum de ce que ces marchandises pouvaient supporter pour les parcours sur la Régie.

Comme le minerai constituait un fret de retour tout naturel pour les véhicules ayant conduit des combustibles aux usines métallurgiques de Lorraine, le prix de 27 francs était acceptable pour la Régie et il fut effectivement adopté comme prix ferme, à dater du 21 Février 1924, depuis le point de pénétration sur le Réseau de la Régie jusqu'à l'une quelconque des usines destinataires de la Ruhr.

La mesure, prise à titre provisoire et pour une durée de trois mois, fut prorogée dans la suite et étendue aux usines de la vallée de la Lahn et de la Dill, ainsi qu'aux minerais provenant du Luxembourg ; de plus, le prix ferme de 27 francs fut appliqué, sur les mêmes parcours, aux scories de hauts fourneaux et aux pailles de laminoirs.

2^o *Tarif spécial pour le transport des matériaux de construction.* — L'industrie des matériaux de construction, notamment de la pierre, avait perdu toute activité pendant la résistance passive ; à la reprise générale du trafic, les prix de transport furent déclarés trop élevés par les intéressés, et quand il fut bien certain qu'un abaissement de ceux-ci serait de nature à seconder efficacement les efforts des producteurs, un tarif spécial fut établi, qui portait sur les marchandises suivantes :

- Argile,
- Cailloutis,
- Cailloux,
- Déchets de pierres non moulues, provenant de carrières,
- Débris, déchets ou fragments d'objets en argile, en béton ou en ciment,
- Escarbilles,
- Graviers,
- Marne,
- Pavés en pierre,
- Pierres concassées,
- Pierres à macadam,
- Sable,
- Scories de fours ou hauts fourneaux.

Les prix du tarif n'étaient valables que pour les transports par wagons de 15 tonnes.

Les prix de base étaient les suivants :

Jusqu'à 5 kilomètres.....	Fr.	2 »
De 6 à 100 kilomètres.....	par tonne-kilomètre.	0 04
au delà de 100 kilomètres	—	0 03

Comme d'ordinaire, un barème des prix tout faits accompagnait le tarif.

3^o *Tarif spécial pour transports par trains complets.* — Les transports exécutés dans cette forme étaient nombreux et importants, du temps de la Reichsbahn, sur les Chemins de Fer Rhénans-Westphaliens. En vue de les faciliter et de procurer au Chemin de Fer le plein des avantages qu'ils présentaient, un tarif spécial avait été étudié ; mais la Régie n'eut pas le temps de le mettre en application avant la cessation de son exploitation.

CHAPITRE IV

RÉDUCTIONS EXCEPTIONNELLES DES FRAIS DE TRANSPORT

La Régie fut sollicitée si souvent de consentir une réduction des frais de transport en faveur de cas particuliers sur lesquels son attention était appelée, qu'elle fut amenée à prévoir certaines règles fixes auxquelles elle s'interdit à elle-même de déroger.

Les seules réductions admises furent les suivantes :

A. - VOYAGEURS

1^o Réduction de 50 % en faveur des malades indigents à hospitaliser et des enfants nécessiteux (décision du 20 Décembre 1923).

2^o Réduction de 50 % en faveur du personnel appartenant à la H.C.I.T.R., aux Services de l'Armée et aux Services rattachés à l'Armée, et en faveur des familles de ce personnel (décision du 31 Décembre 1923).

3^o Réduction de 50 % en faveur des membres des Associations charitables (décision du 27 Février 1924).

4^o Admission des mutilés de guerre allemands en 3^e classe au prix de la 4^e classe (décision du 12 Mai 1923).

B. - MARCHANDISES

Réduction de 50 % sur les transports de vivres, vêtements, combustibles, mobiliers, etc., destinés à des organisations charitables, œuvres d'assistance, etc., sur demandes spéciales et après enquêtes sur l'opportunité de la mesure.

CHAPITRE V

TRANSPORTS MILITAIRES

Quand la Régie fut créée, l'exécution des transports militaires constituait, avec celle des transports des Réparations, sa première et principale obligation, et elle y a fait face dans les conditions les meilleures, même dans les premiers temps de son exploitation, c'est-à-dire à l'époque où ses moyens d'action étaient des plus limités comme on le sait.

Les transports militaires constituaient, pour elle, une lourde charge au point de vue financier. Les dépenses en personnel et en matières de consommation qu'ils entraînaient étaient, en effet, considérables.

Il était par suite indispensable que ces transports donnassent lieu à des recettes correspondantes, même, au besoin, à des recettes évaluées pour ordre, sans quoi l'équilibre budgétaire du Réseau se serait inévitablement trouvé faussé dans des conditions injustifiables. La Reichsbahn elle-même, quand elle assurait les transports militaires, avant sa défection résultant des Ordonnances du Reich, inscrivait en recettes le montant des transports militaires qu'elle effectuait et dont le Gouvernement allemand lui tenait compte, sur justification résultant des ordres de transport délivrés par les Autorités d'Occupation. La Régie demanda qu'on fît de même pour elle.

Le bien fondé de cette demande ne fut guère contesté en principe, mais d'assez difficiles négociations furent engagées avec l'Armée, quant au mode de calcul à adopter et aux résultats auxquels il conduirait ; ces négociations aboutirent à la réunion d'une Conférence à Coblenz, le 3 Juin 1924, entre des représentants de la H.C.I.T.R., de l'Armée et de la Régie, dont les conclusions furent, en tous points, conformes aux propositions de cette dernière.

Il fut en conséquence décidé que la Régie établirait mensuellement le montant des transports militaires et en prendrait recette. D'autre part, les bénéfices de la Régie devant être remis à la Caisse des Gages, qui supportait les charges de l'occupation de la Ruhr, il fut convenu que la Régie lui verserait, pour ordre, les factures des transports militaires.

Pour la période antérieure à la Conférence du 3 Juin 1924, la Régie fut autorisée à faire reprise sur la Caisse des Gages, pour ordre, de l'intérêt, calculé à 6 %, du montant de ses factures, afin de compenser en écritures et au moins partiellement, l'intérêt qu'elle avait dû payer au Trésor français, à ce même taux, pour l'avance de 145 millions de francs qui lui

avait été consentie par celui-ci, dans le but de couvrir les dépenses du début de l'exploitation.

Pour la période du 1^{er} Septembre au 15 Novembre 1924, le règlement des frais de transports militaires fit l'objet d'accords forfaitaires conclus en 1925 par les Armées alliées avec la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Ces accords furent complétés par celui du 16 Avril 1926, à la suite de l'intervention arbitrale de M. Perkins. La Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, mise au courant des méthodes d'évaluation des frais de transports militaires par la Régie, a admis ces chiffres comme base de discussion devant l'arbitre.

CHAPITRE VI

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

A. - VOYAGEURS ET BAGAGES

Dès le mois de Mai 1923, la Régie se préoccupa de rétablir les relations par billets directs et l'enregistrement direct des bagages entre la France, la Sarre, la Belgique et le Luxembourg, et des tableaux de prix combinés furent établis et mis en vigueur pour les principales relations, d'accord avec les Administrations intéressées.

Les tarifs de relations directes pour voyageurs et bagages furent, dans la suite, constamment améliorés et complétés, et, à la fin de l'exploitation de la Régie, les relations directes étaient rétablies et réglées dans leurs moindres détails, avec les Chemins de Fer français, belges, luxembourgeois et sarrois.

L'Administration allemande n'a pas voulu admettre, avant les accords signés à Mayence le 16 Février 1924, que des relations par billets directs pussent être établies entre ses gares et les gares de la Régie. Cependant, à la demande du Commandement de l'Armée britannique, il fut décidé, au cours d'une Conférence tenue à Cologne le 1^{er} Mai 1923, que des billets directs seraient délivrés dans les deux sens, entre Cologne, d'une part, et Londres, Paris, Bruxelles, Douvres, Harwich, Anvers et Ostende, d'autre part.

Cette mesure fut prise et mise en vigueur sans qu'il en résultât des relations de service réelles entre la Reichsbahn et la Régie. Dans le sens des transports au départ de Cologne, les billets délivrés par la Reichsbahn sur sa zone étaient complétés, pour le parcours sur la Régie, en Belgique et en France, par des coupons délivrés par l'Armée britannique qui versait à la Régie les sommes encaissées ; pour le sens inverse du parcours, les réseaux belges, anglais et français délivraient des billets jusqu'à Cologne et réglaient séparément avec la Régie et la Reichsbahn.

Après que furent conclus les accords de Mayence, dont il a été parlé plus haut et sur lesquels nous reviendrons ultérieurement, l'Armée britannique intervint, à diverses reprises, pour réaliser un accord d'après lequel il serait délivré des billets directs et on enregistrerait directement des bagages pour les parcours communs à la Reichsbahn, à la Régie, à la France, à la Belgique, à la Hollande et à l'Angleterre. Une conversation intervint, à ce sujet, à Mayence, le 7 Mars 1924, à laquelle prirent part des représentants de l'Armée britannique et de la Reichsbahn.

Les représentants de la Reichsbahn entendaient n'adopter aucune

formule qui pût être interprétée comme une reconnaissance de la Régie de leur part ; ils se refusaient à la réunion de Conférences officielles d'horaires ou commerciales, à l'établissement de tarifs, tableaux de prix et billets sur lesquels figurerait le nom de la Régie.

Ces exigences étaient inacceptables et la conversation n'aboutit à aucun résultat immédiat, malgré l'extrême bonne volonté de la Régie qui admettait que le régime à instituer fût, dans la mesure du possible, réglé par échange de correspondances, en évitant les Conférences internationales, et que les billets et documents tarifaires ne portassent les noms d'aucune des Administrations participantes, mais simplement les noms des Pays avec, pour l'Allemagne, la décomposition du prix en deux éléments : la part Régie, la part Reichsbahn.

Au début du mois de Juillet 1924, la Régie fut sollicitée, de Berlin, de rendre possible le rétablissement du train international assurant autrefois les relations entre cette capitale et Paris. Comme l'interruption de circulation du train en question n'était nullement le fait de la Régie, mais uniquement de la Reichsbahn, qui avait toujours refusé un accord avec les Chemins de Fer des Territoires Occupés pour le rétablissement des services internationaux, la Régie se déclara prête à donner son adhésion à la proposition allemande, à condition qu'on ne se bornerait pas au train Paris-Berlin, mais qu'on rétablirait également les relations avec Riga et Varsovie, ainsi qu'entre la Belgique, la Hollande, l'Autriche, la Suisse et l'Italie.

Une Conférence, à laquelle les Allemands finirent par envoyer des délégués, après avoir, tout d'abord, refusé de s'y rendre, se tint au Ministère des Travaux Publics, à Paris ; les représentants de la Reichsbahn acceptèrent finalement le rétablissement des relations internationales et ne s'opposèrent plus à ce que les parcours sur le Réseau de la Régie fussent mentionnés dans les documents tarifaires et sur les billets.

Cette formule fut admise pour toutes les relations de France, de Belgique, d'Angleterre et de Hollande vers l'Allemagne.

La Conférence de Paris n'avait ainsi réglé les questions relatives aux relations internationales entre la France et l'Allemagne non occupée que pour les voies du Nord ; pour les relations par les voies du Sud, c'est-à-dire par les Réseaux de l'Est, d'Alsace-Lorraine et de la Sarre, elles firent l'objet d'une Conférence réunie à Strasbourg, le 3 Septembre 1924, qui n'aboutit pas au résultat cherché par suite d'une nouvelle obstruction de la Reichsbahn.

B. • MARCHANDISES

Aux débuts de l'exploitation du réseau rhénan par la Régie, les transports internationaux ne pouvaient être exécutés que par voie de réexpéditions aux frontières. Il fallait ainsi, dans tous les cas, faire appel au

concours onéreux de transitaires et on courait le risque de voir certaines gares frontières s'encombrer rapidement.

En vue de remédier à ces inconvénients, des Conférences furent réunies à Mayence, le 7 Mai 1923, et à Paris les 24 et 25 Mai 1923, entre les représentants de la Régie et ceux des différentes Administrations de Chemins de Fer de Belgique, de la Sarre, du Luxembourg et de la France. Ces Conférences fixèrent les détails d'un régime dans lequel les transports internationaux seraient effectués d'après les règles de la Convention de Berne, sous réserve que les transports seraient toujours exécutés en port payé sur le réseau expéditeur et en port dû sur le réseau destinataire, et sans acceptation de débours, remboursements et déclarations d'intérêt.

La Régie fut enfin présente ou représentée à des Conférences internationales tenues à Nice et à Bolzano, en 1923, et elle a négocié, le 26 Juillet 1923, à Aix-la-Chapelle, un accord avec les Chemins de fer hollandais pour l'échange du trafic marchandises.

En ce qui concerne les relations avec les Chemins de Fer de la Reichsbahn, celle-ci souleva, comme pour le trafic voyageurs, les plus grosses difficultés à réaliser un accord international, et ne consentit d'autres ententes que celles applicables à l'échange du trafic avec la Régie, à l'exclusion du trafic de ou vers les différents États de l'Europe.

C'est ainsi qu'une Conférence ayant été réunie à Bruxelles, les 13-14 Février 1924, à laquelle étaient représentées toutes les Administrations des Pays déjà en relations de trafic avec la Régie, les Allemands firent échouer totalement les travaux de la Conférence en s'opposant à toute reprise de trafic direct avec l'Europe occidentale en transit par la Régie. C'est donc du fait seul de la mauvaise volonté de l'Allemagne que, jusqu'à la fin de l'exploitation de la Régie, le trafic international transitant par les Pays Rhénans dut faire l'objet de réexpéditions à l'entrée ou à la sortie des Territoires Occupés.

L'Allemagne espérait, en procédant ainsi, réunir contre la Régie, dans les milieux industriels et commerciaux internationaux, une masse de mécontents. Elle ne manquait d'ailleurs pas de déclarer inexactement, à toute occasion, que la Régie n'acceptait pas les transports directs internationaux, alors que c'était uniquement elle qui rendait ces transports impossibles. Elle n'a d'ailleurs jamais trompé personne, tous les intéressés ayant bien connu ses agissements et les ayant jugés sévèrement.

CHAPITRE VII

TRANSPORTS POSTAUX

Les transports postaux comprenaient en Allemagne, outre les lettres et imprimés, les transports de colis postaux dont l'Administration des Postes avait conservé le soin, au lieu d'en charger le Chemin de Fer, à certaines conditions, ainsi que cela a lieu dans divers pays.

Pendant toute la durée de la résistance passive, la Reichspost assurait elle-même ses transports dans des conditions de fortune, généralement coûteuses et précaires, et ce n'était pas là l'un des moindres inconvénients de cette résistance passive pour le commerce des Pays Rhénans.

Dès qu'il fut évident que l'Allemagne allait être dans l'obligation d'abandonner celle-ci, la Régie établit un tarif pour les transports postaux, afin d'être prête dès que la Reichspost lui demanderait à reprendre le service ancien.

Ce tarif prévoyait l'utilisation possible de tous les trains express et omnibus, à l'exception des trains rapides. Les horaires de ces trains et leurs modifications devaient être communiqués à l'Administration des Postes avant leur mise en application, sans que, toutefois, celle-ci fut investie d'un droit quelconque, quant aux conditions d'établissement de ces horaires.

En principe, le matériel roulant servant aux transports postaux devait être fourni par la Reichspost ; les véhicules du Chemin de Fer pouvaient cependant être utilisés, sans obligation spéciale. Les taxes à payer par la Reichspost étaient fixées comme suit :

- 1^o *Compartiments réservés.* — Prix de 6 billets place entière de 2^e classe ;
- 2^o *Fourgons et allèges appartenant à la Reichspost.* — 0 fr. 60 c. par tonne kilométrique avec minima de tonnages fixés à :
 - 3 tonnes pour les wagons à deux essieux ;
 - 4 t. 500 pour les wagons à plus de deux essieux,même au cas de circulation à vide ;
- 3^o *Fourgons à marchandises du Chemin de Fer :*
 - 12 francs par jour pour les fourgons à deux essieux ;
 - 18 francs par jour pour les fourgons à plus de deux essieux.

Ces taxes étaient purement locatives ; les véhicules donnaient lieu, en outre, pour leur circulation, au paiement des taxes fixées au 2^o ;

- 4^o *Chauffage et éclairage des véhicules.* — En principe, le chauffage et l'éclairage des véhicules étaient effectués par la Reichspost ; dans les cas où

le Chemin de Fer consentait à les assurer, les taxes perçues aux 2^o et 3^o étaient majorées de 5 % ;

5^o *Entretien et nettoyage* :

Quand le Chemin de Fer consentait à exécuter ces opérations, il en était remboursé sur facture ;

6^o *Garage du matériel* :

Le garage des véhicules appartenant à l'Administration des Postes donnait lieu au paiement d'une taxe de 1 franc par jour et par véhicule ;

7^o *Locaux et bâtiments de service dans les gares*. — L'usage, par la Reichspost, de locaux et bâtiments dépendant du Chemin de Fer donnait lieu au paiement de loyers déterminés par contrats spéciaux.

L'Administration allemande des Postes, à qui ces taxes furent communiquées, dès qu'elle chargea ses représentants de négocier avec la Régie, émit le désir de faire l'économie de toutes les opérations comptables nécessitées par l'application d'un tarif détaillé et de remplacer les différentes taxes par une redevance forfaitaire, comme cela se passait au temps de l'exploitation par la Reichsbahn.

Le système préconisé par la Reichspost était précisément celui auquel la Régie donnait elle-même ses préférences, et ce fut surtout pour faire, avec quelque précision, l'évaluation de la redevance forfaitaire qu'un tarif détaillé avait été établi. La demande de la Reichspost fut donc agréée sans difficulté et le taux de la redevance fut fixé, à titre provisoire et pour une période de trois mois, à 1.250.000 francs par mois, correspondant à peu près à la redevance autrefois payée à la Reichsbahn, compte tenu de la dévalorisation du franc et de l'importance du Réseau de la Régie par rapport au réseau entier des Chemins de Fer allemands.

Lors du contrat, le mark-or valait 4 fr. 65 c. papier ; il était stipulé qu'en cas de variation de cette relation, la redevance serait modifiée pour tenir compte du cours réel au moment du versement.

Le régime ci-dessus étant appliqué, la Régie fit constamment le calcul de la redevance qu'aurait dû payer la Reichspost, par l'application pure et simple de son tarif aux éléments de trafic. Elle constata vite que la redevance de 1.250.000 francs par mois était, en fait, insuffisante ; cette insuffisance provenait surtout de ce que la Reichspost avait donné aux transports de colis une importance beaucoup plus grande qu'au temps de l'exploitation du réseau rhénan par la Reichsbahn, et cela, dans le but probable de concurrencer la Régie.

Une revision du contrat fut imposée à la Reichspost, à l'expiration de la première période trimestrielle, et la redevance fut portée à 2.500.000 francs par mois, à partir du 1^{er} Juin 1924.

En ce qui concerne les locaux et bâtiments du Chemin de Fer, la Régie ne réclama rien à la Reichspost pour la période allant jusqu'au 1^{er} Novembre 1923, pendant laquelle l'Administration des Postes n'avait pas utilisé les locaux en question. Pour la période comprise entre le 1^{er} Novembre 1923 et le 1^{er} Juillet 1924, la Reichspost dut reverser à la Régie les sommes qu'elle avait payées indûment à la Reichsbahn, et, à partir du 1^{er} Juillet 1924, le loyer annuel fut fixé forfaitairement à 100.000 marks-or.

CHAPITRE VIII

RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTS. RÉCLAMATIONS

A. - ASSURANCE DES BAGAGES, ET DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN G.V. ET P.V.

La Régie avait été placée, dès les débuts de son exploitation, sous le régime de la non-responsabilité absolue ; cette mesure était amplement justifiée par les conditions extraordinaires dans lesquelles devait être assurée l'exploitation du Réseau Rhénan-Westphalien, avec un personnel tout à fait insuffisant en nombre, ayant tout à réorganiser, à recréer pour ainsi dire, dans un milieu inconnu, parfois malveillant, et où des actes de sabotage étaient commis chaque jour suivant un programme méthodiquement développé.

Plutôt que de prendre, vis-à-vis du public, la responsabilité d'une exploitation complète dans de pareilles conditions, la Régie aurait eu tout intérêt à limiter son action, au moins dans les débuts, aux transports militaires et de Réparations comme on le lui demandait. Mais on sait qu'elle considéra comme faisant partie de sa mission de rétablir, au plus tôt, la vie économique dans les Pays Rhénans et dans la Ruhr et, par là, d'éviter les troubles et les désordres qu'engendrent toujours l'inactivité commerciale et industrielle et l'insuffisance des ravitaillements d'une population.

Elle ne pouvait, cependant, prendre à sa charge les responsabilités des transports, comme le peut faire un réseau se trouvant dans des conditions normales d'exploitation, et elle dut recourir, au début, au régime de non-responsabilité. Toutefois, pour permettre aux expéditeurs de se couvrir des risques que leur faisait courir ce régime de non-responsabilité du Chemin de Fer, la Régie fut amenée, dès le mois de Juin 1923, à se constituer assureur des colis bagages et des marchandises qui lui étaient remis au transport, moyennant le paiement de primes spéciales, variables avec la distance parcourue et la valeur des marchandises expédiées.

Les primes furent fixées à :

1 % de la valeur déclarée par l'expéditeur, pour les transports jusqu'à 100 kilomètres ;

1,1 % de la valeur déclarée par l'expéditeur, pour les transports de 101 à 200 kilomètres ;

1,2 % de la valeur déclarée par l'expéditeur, pour les transports de 201 à 300 kilomètres ;

1,3 % de la valeur déclarée par l'expéditeur, pour les transports au-dessus de 300 kilomètres.

Bien que le taux des primes d'assurance puisse paraître un peu élevé, l'application du tarif se développa dans d'assez bonnes conditions et le produit de ces primes, qui atteignait, en Novembre 1923, 1.600 francs par jour, s'élevait, en Février 1924, à 19.570 francs par jour.

L'assurance couvrait les propriétaires de marchandises :
de l'avarie totale ou partielle ;
du manquant total ou partiel.

Les retards n'étaient couverts en aucune circonstance, et l'assuré n'était pas non plus couvert en cas d'avarie ou de manquant résultant de faits étrangers à l'exploitation du Chemin de Fer, notamment des attentats et des sabotages dont celui-ci était l'objet.

Toutes les marchandises pouvaient être assurées, sauf certaines marchandises de nature spéciale, comme les titres mobiliers, par exemple, ou les marchandises et objets de valeur (dépassant 100 francs le kilogramme).

Le contrat d'assurance était conclu à partir du moment où le Chemin de Fer remettait au déclarant le récépissé de la prime ; il prenait fin par la livraison de la marchandise, dans la forme habituelle.

Les réexpéditions ne prolongeaient pas le contrat d'assurance.

Il était interdit d'assurer une marchandise pour une somme supérieure à sa valeur. Une tolérance de 20 % était admise, cependant, comme représentant la limite de l'erreur qu'il était possible de commettre de bonne foi. Les déclarations de valeurs excessives pouvaient être jugées frauduleuses ; elles exposaient alors leur auteur à la perte du bénéfice de l'assurance et même à des poursuites judiciaires.

En cas d'assurance inférieure à la valeur de la marchandise, l'indemnité à allouer, le cas échéant, ne devait être, elle-même, qu'une fraction égale du dommage éprouvé.

L'évaluation des dommages était faite à l'amiable ou à dire d'expert.

Au cas où, 60 jours après la remise de la marchandise, celle-ci n'était pas parvenue à destination, elle était considérée comme perdue et le droit au paiement de la somme assurée était ouvert ; le bénéficiaire pouvait, quand la marchandise parvenait à destination plus de 60 jours après la remise, soit exiger le remboursement de la somme assurée, soit prendre livraison de la marchandise sans indemnité.

Dans les transports internationaux, l'assurance ne pouvait couvrir les marchandises que sur les parcours de la Régie.

L'application du contrat d'assurance a laissé, à la fin de l'exploitation, un bénéfice net de 3.949.623 fr. 83 c.

Le tarif d'assurance dont nous venons de parler semblait appelé à

n'être plus guère utilisé par le public, à partir du moment où la Régie se plaça, comme il va être dit, sous le régime habituel de responsabilité des transporteurs. En fait, il n'en fut rien et l'application du tarif d'assurance continua d'être recherchée par le public après le 16 Mars 1924, date à laquelle cessa, pour les transports de trafic intérieur, le régime de non-responsabilité, ce qui prouve l'intérêt que présente le régime de l'assurance des transports, même pour des réseaux en exploitation normale.

A partir du mois d'Août 1923, le service avait pris une régularité suffisante pour que la Régie songeât à développer son trafic commercial avec la France et la Belgique. Toutefois, comme il n'était guère possible d'espérer un tel résultat dans un régime de non-responsabilité, la Régie se déclara prête, pour les transports internationaux, à se placer, sans restriction, sous le régime de la Convention de Berne, quant à la responsabilité des transports ; cette mesure fut mise en application à partir du 16 Août 1923.

Vers le mois de Février 1924, après la fin de la résistance passive et la reprise du travail par le personnel allemand, l'exploitation sembla suffisamment stabilisée pour qu'il fut possible d'envisager l'adoption de la responsabilité pour les transports en trafic intérieur. La mesure fut mise en application à partir du 16 Mars 1924.

Le régime de responsabilité adopté fut, avec certaines atténuations résultant de la législation allemande, celui pratiqué dans tous les pays adhérant à la Convention de Berne pour les transports internationaux.

Dans la législation allemande il y a, en effet, identité presque absolue, quant à la responsabilité des transporteurs, entre les transports intérieurs et les transports internationaux, les règles posées dans la Convention de Berne ayant été généralement empruntées au droit allemand.

Il n'y avait aucune raison d'introduire des règles nouvelles en Pays Rhénan et de très sérieuses difficultés auraient pu naître de l'adoption d'une législation empruntée à d'autres pays, à la France ou à la Belgique, notamment.

L'Ordre Général qui fixa les règles du régime de responsabilité de la Régie, prévint certaines limites au delà desquelles les réclamations ne devaient pas être recevables :

1° dans tous les cas où les faits susceptibles de donner lieu à réclamation auraient résulté de troubles dans l'Ordre Public que les Autorités n'auraient pas réussi à éviter, tels que : pillages, vols collectifs, vols individuels répétés, commis à main armée ou non ;

2° quand les expéditeurs n'auraient pas assuré la fermeture régulière des wagons chargés par eux ;

3^o pour toute la partie des sommes réclamées correspondant à une valeur des marchandises supérieure :

à 10 francs par kilogramme en P.V.,

à 20 francs par kilogramme en G.V.,

et à 50 francs par kilogramme pour les bagages.

Dans le régime de non-responsabilité, il n'avait pas été établi de règle pour les délais de transport. Dorénavant, ceux-ci furent ceux fixés par la Convention de Berne, majorés de 5 jours.

Le règlement des réclamations fut assuré par les Directions régionales, jusqu'à concurrence d'une somme de 2.000 francs ; au-dessus de ce chiffre, les règlements furent réservés à la Direction Générale.

Le fardeau de la preuve incombait, dans tous les cas, au réclamant ; cette règle ne résultait pas explicitement du droit allemand ou de la Convention de Berne, mais de la transposition, dans les textes de la Régie, de la pratique existant, en réalité, en Allemagne.

A défaut de règlement amiable, les réclamations étaient portées devant une Juridiction spéciale, la Commission Judiciaire Mixte, siégeant, soit à Mayence ou à Aix-la-Chapelle pour les Territoires soumis à l'autorité de la H.C.I.T.R., soit à Düsseldorf pour les Territoires placés sous l'autorité du Général Commandant en Chef.

La Commission Judiciaire Mixte était composée :

1^o de deux membres titulaires et de deux membres suppléants, de nationalité française et belge, nommés pour un an par la Haute Commission interalliée des Territoires rhénans ou par le Général Commandant en Chef, selon le cas ;

2^o d'un membre titulaire et d'un membre suppléant de nationalité allemande, nommés pour un an par la Haute Commission interalliée des Territoires rhénans ou par le Général en Chef, sur la proposition des Chambres de Commerce de Mayence, d'Aix-la-Chapelle et de Düsseldorf.

Les décisions de la Commission Judiciaire Mixte pouvaient être déférées en appel, dans un délai de 30 jours, devant la Haute Commission interalliée des Territoires rhénans, toutes les fois que l'intérêt en jeu dépassait 5.000 marks-or.

B. - SERVICE DES RÉCLAMATIONS

La création du Service des Réclamations de la Direction Générale remonte au 11 Mai 1923.

La composition de ce Service, d'abord très modeste, prit, au fur et à mesure de l'accroissement du trafic, un développement parallèle à celui des autres Services.

A partir du mois de Janvier 1924, le Service était constitué dans des conditions identiques à celles qu'on rencontre habituellement dans une grande Administration de Chemin de Fer et divisé en 4 bureaux s'occupant respectivement :

- des Réclamations ;
- des Détaxes ;
- de la Comptabilité ;
- des Recherches.

a) Réclamations pour pertes, retards, avaries, etc...

Le règlement des réclamations correspondit aux 3 régimes suivants :

1° Du 11 Mai au 16 Août 1923, non-responsabilité absolue pour pertes, avaries ou retards, en ce qui concernait tous les transports ;

2° Du 16 Août 1923 au 16 Mars 1924, continuation de la non-responsabilité en trafic intérieur, et application des dispositions de la Convention de Berne au trafic international avec la France, la Belgique, la Hollande, la Suisse et la Sarre ;

3° A partir du 16 Mars 1924, application de règles analogues à celles de la Convention de Berne au trafic intérieur, comme au trafic international.

Jusqu'au 16 Mars 1924, date de la mise en application du régime de responsabilité en trafic intérieur, les réclamations sur transports internationaux mettant en jeu une somme ne dépassant pas 1.000 francs, furent traitées par les Directions régionales, à l'exception des affaires pouvant engager des questions de principe.

Les réclamations du trafic international mettant en jeu une somme dépassant 1.000 francs étaient réglées par le Service Central des Réclamations. Le 16 Mars, un Ordre Général porta la limite de compétence des Directions régionales à 2.000 francs, étant toujours entendu que les questions de principe restaient réservées à la Direction Générale.

Après instruction, les affaires traitées par le Service Central firent l'objet de rapports avec proposition de règlement, rapports soumis à la Décision du Chef des Services Commerciaux jusqu'à 5.000 francs, du Chef de l'Exploitation jusqu'à 10.000 francs, et du Directeur de la Régie pour les sommes supérieures.

Les décisions prises étaient notifiées aux Directions régionales à qui incombait le soin d'effectuer les paiements.

Entre le 11 Mai 1923 et le 1^{er} Septembre 1924, le Bureau des Réclamations régla 2.971 affaires.

Nous verrons, dans le Livre III, que, de leur côté, les Services de Liquidation eurent à régler un nombre assez important de réclamations.

b) Détaxes.

Les règles suivies furent identiques à celles adoptées pour les réclamations en ce qui concerne la compétence des Directions régionales et du Service Central, ainsi que pour le paiement, par les Directions régionales, des détaxes consenties pour trop perçu ou sur magasinage. Les questions de remises de frais de stationnement de wagons furent, dans tous les cas, réservées à la Direction Générale.

Entre le 11 Mai 1923 et le 1^{er} Septembre 1924, le Bureau des Détaxes régla 3.967 affaires. Comme pour les réclamations, les Services de Liquidation, ainsi qu'on le verra également au Livre III, eurent aussi à régler un assez grand nombre de détaxes.

c) Comptabilité.

L'organisation de ce bureau, dont le rôle devait consister à comptabiliser les paiements faits sur réclamations et détaxes, ne fut nécessaire qu'à partir du mois de Janvier 1924. Avant cette date, le Contrôle des Recettes comptabilisait directement les pièces de crédit établies au titre : Réclamations et Détaxes.

Les paiements faits jusqu'à Décembre 1923 furent, d'ailleurs, peu importants.

Le régime comptable de ce service était le suivant :

Les Directions régionales faisaient effectuer, sur ordre du Service Central, les paiements supérieurs à leur compétence (1.000 francs, puis 2.000 francs) et d'office ceux des sommes inférieures.

Les gares se créditaient sur leur situation journalière en joignant, à l'appui, les bulletins dûment acquittés par les ayants droit. Les Directions régionales relevaient ces paiements sur des bordereaux spéciaux aux réclamations et aux détaxes et adressaient le tout, en fin de mois, au Contrôle des Recettes à l'appui de leur situation comptable sur laquelle figuraient, dans des colonnes spéciales, les paiements pour indemnités et les paiements pour détaxes.

Le Contrôle des Recettes, après rapprochement des bulletins et des chiffres portés sur la situation comptable, adressait au Bureau de la Comptabilité du Service Central des Réclamations toutes les pièces comptables pour permettre d'effectuer la ventilation des paiements entre :

- le trafic intérieur ;
- le trafic international.

Dans le trafic intérieur, les paiements étaient répartis par chapitres (G. V., P. V., Voyageurs, Bagages, Animaux, etc...).

Dans le trafic international, une sous-répartition semblable était faite et les sommes payées pour le compte des réseaux étrangers, au titre détaxes, étaient reprises sur ceux-ci, les indemnités étant réparties au prorata kilométrique.

Ce travail terminé, le Bureau de la Comptabilité rendait compte au Contrôle des Recettes, par une situation mensuelle, du résultat de ses opérations en lui indiquant les comptes qu'il y avait lieu de débiter ou de créditer (débits reçus des réseaux étrangers).

d) Recherches.

Le travail assuré par le Bureau des Recherches se divisait en recherches normales et en recherches spéciales.

Les recherches normales étaient faites à l'aide de casiers à fiches. Elles consistaient à rapprocher les fiches établies à la réception des relevés hebdomadaires d'en trop et d'en moins, fournis par chaque Direction régionale, des fiches existant déjà aux casiers.

Les en moins non retrouvés, après ce rapprochement, figuraient sur un relevé hebdomadaire général adressé aux Directions régionales et aux Grands Réseaux français et belges.

Les recherches spéciales étaient faites par correspondance, ou sur place par les contrôleurs pour les marchandises d'une certaine valeur et pour les wagons complets, lorsque les recherches normales n'avaient pas abouti.

Les marchandises non appliquées étaient versées par les gares aux magasins de chaque Direction régionale, qui procédaient à un inventaire détaillé de ces marchandises, en vue d'en préciser le signalement et d'en faciliter l'application par le Bureau des Recherches auquel ce nouveau signalement était adressé.

Les marchandises finalement sans emploi étaient vendues par les Directions régionales, et le produit était mis à la disposition du Service des Réclamations pour venir en déduction des indemnités payées.

CHAPITRE IX

CONVENTIONS PARTICULIÈRES ET CONTRATS SPÉCIAUX D'EXPLOITATION

A. - EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

L'une des principales caractéristiques des Chemins de Fer allemands était l'extension considérable donnée aux embranchements particuliers. Celle-ci était tout à fait remarquable dans les régions industrielles et, en particulier, dans la Ruhr. On estimait que, dans cette région, 90 % des transports à l'expédition provenaient d'embranchements particuliers.

Tous assuraient certains travaux qui, en France, incombent normalement aux réseaux (enlèvement des vieilles étiquettes, étiquetage, classement, attelage des wagons, etc.) ; beaucoup d'embranchements formaient des trains complets et les Établissements Krupp en expédiaient environ 30 par jour. Le service des gares se trouvait facilité d'autant.

Aussi la Reichsbahn favorisait-elle le développement des embranchements particuliers, surtout des embranchements importants. Sa politique, à ce sujet, était caractérisée par les mesures suivantes :

1^o Taxes d'embranchement appliquées au wagon (et non au poids), incitant à l'emploi des wagons de fort tonnage chargés à leur maximum ;

2^o Taxes d'embranchement suivant un tarif à trois échelons décroissants, applicables suivant l'importance du mouvement du matériel sur chaque embranchement et nettement favorables aux établissements à grand trafic ;

3^o Taxes constantes, quelle que fût la longueur de l'embranchement ; l'embranché bénéficiait indirectement des extensions de ses voies, du fait que les délais de séjour étaient établis *expérimentalement* sur ses *possibilités* de manœuvres.

Les règles relatives à l'établissement des embranchements particuliers étaient réunies dans un document spécial comprenant tout ce qui avait trait aux embranchements particuliers, quel que fût le service intéressé. Ce document, intitulé « Conditions Générales applicables aux embranchements particuliers reliés à la Reichsbahn », était établi avec minutie.

Chaque embranchement faisait l'objet d'un *traité particulier* entre l'embranché et la direction régionale de la Reichsbahn.

En outre, pour chaque embranchement, une *Instruction pour la desserte* était dressée par l'Inspecteur du Mouvement (Betriebsamt) et fixait les heures des vacations et, conséquemment, les délais de séjour.

Cette réglementation compliquée a surpris le personnel français des Chemins de Fer. Mais, comme on ne pouvait songer ni à établir de nouvelles règles, ni à reviser tous les traités particuliers, il a fallu faire appel aux facultés d'assimilation de ces agents pour appliquer le régime allemand. Sur ce point, comme sur celui des règlements de sécurité et comme sur beaucoup d'autres, nos cheminots se sont merveilleusement adaptés, et le trafic des embranchements particuliers n'a jamais été gêné.

Pour faciliter la tâche des agents, la Régie avait d'ailleurs résumé les dispositions allemandes, en les adaptant aux circonstances du moment, dans une Instruction spéciale que le personnel put appliquer sans hésitation. Le régime ainsi instauré n'a cessé de fonctionner à la satisfaction générale, et la Régie n'a jamais reçu de plainte de la part des très nombreux embranchés dont elle a assuré la desserte.

B. - RELATIONS DE LA RÉGIE AVEC LES COMPAGNIES D'INTÉRÊT LOCAL

Dans les Territoires Occupés, les lignes d'intérêt local sont fort nombreuses. Leur répartition est naturellement inégale, puisque la nécessité de leur établissement est résultée, à des époques différentes, de besoins économiques variables suivant les régions considérées ; la densité différente de la population, — le développement plus ou moins rapide, selon la nature du sol ou du sous-sol, de l'agriculture ou de l'industrie, — la difficulté des communications, des débouchés et des échanges commerciaux pour certaines agglomérations éloignées du réseau ferré général, ou insuffisamment desservies par lui, sont autant de facteurs qui ont contribué, de manières différentes, au développement des réseaux secondaires.

C'est pourquoi l'on rencontre, à côté d'un système de tramways suburbains et interurbains (Strassenbahnen, Kreisbahnen et Kleinbahnen) tantôt à voie de un mètre, tantôt à voie de 1 m. 435, de multiples chemins de fer d'intérêt local (Kleinbahnen) à traction à vapeur, électrique ou mixte, le plus souvent à voie normale, mais parfois aussi à voie de un mètre ou même de 0 m. 75.

On peut se faire une idée de ce qu'était l'importance des lignes en question en territoires occupés, si l'on considère que dans la seule Direction régionale d'Aix-la-Chapelle, par exemple, il existait 18 Compagnies de tramways (dont 11 interurbaines) et 9 Kleinbahnen (dont 5 à voie normale), assurant toutes, sauf 2, le trafic des voyageurs et des marchandises, ou même de marchandises seulement. La longueur de leurs lignes atteignait au total 1.065 kilomètres.

Sur ces 27 Compagnies, 11 seulement avaient passé des contrats d'échange de transports ou de communauté avec les Chemins de Fer du Reich, pour les gares où leurs réseaux respectifs se trouvaient en contact ;

une seule de ces Privatbahnen avait mis son parc de wagons à la disposition de la Reichsbahn.

Sur le territoire de la Direction d'Essen, le nombre de Compagnies secondaires qui étaient en relations directes avec cette Direction, était beaucoup plus grand. Le nombre de contrats s'élevait à 50, tandis que sur celui de la Direction de Düren, il ne s'en trouvait que 3. La Direction de Mayence n'avait affaire qu'à deux Compagnies secondaires (Süddeutsche Eisenbahn Gesellschaft de Darmstadt et Nassauische Kleinbahn A.G.), et celle de Ludwigshafen à une seule (Süddeutsche Eisenbahn Gesellschaft, la même que ci-dessus.)

Beaucoup de contrats entre la Reichsbahn et les petites lignes remontaient à une date relativement éloignée (25 ou 35 ans). Ils furent passés entre les Chemins de Fer principaux, à voie normale, des États de l'Empire allemand et les Sociétés qui avaient obtenu des concessions pour la construction de Chemins de Fer d'intérêt local.

Ces contrats furent généralement appliqués tels quels par la Reichsbahn, qui se contenta d'en modifier quelques clauses par des avenants ; ces avenants contenaient des prescriptions concernant l'échange de matériel et fixaient les bases de location des wagons. Mais, certaines des Compagnies secondaires ont adhéré plus tard à l'Union allemande des wagons, et, de ce fait, leurs parcs de matériel roulant devinrent propriété du Reich ; de sorte que les wagons furent utilisables aussi bien par l'un que par l'autre des contractants. Les conditions de cette utilisation réciproque des wagons de marchandises étaient définies explicitement dans un document spécial. Ces conditions fixaient le mode de décompte des frais pour l'immatriculation des wagons, les droits de stationnement, ceux de désinfection, le montant des redevances de location, etc., donnant lieu à débit ou à crédit pour l'une des deux parties vis-à-vis de l'autre.

Pendant la période de résistance passive, les Chemins de Fer secondaires s'employèrent à suppléer à la disparition des moyens de transport de la Reichsbahn. Ils firent à la Régie une concurrence acharnée, se refusant à tout contact avec elle et mettant tout en œuvre pour lui enlever son trafic commercial.

Dès la cessation de la résistance passive et le réamorçage du trafic commercial, la Régie décida que les petites lignes qui désireraient reprendre les relations anciennes seraient traitées, tout d'abord, comme de simples camionneurs, prenant et remettant leurs marchandises en gare, sans relations de trafic direct, jusqu'à l'époque où, cas par cas, il aurait été possible d'examiner les anciens contrats avec la Reichsbahn et de les adapter à la situation nouvelle.

La question des échanges de matériel avec les lignes secondaires fit un nouveau pas au moment de la conclusion des accords de Mayence, le

1^{er} Décembre 1923, qui stipulèrent, notamment, que les débits et les crédits résultant des échanges avec les Privatbahnen et les Kleinbahnen, avec lesquelles la Régie se trouvait en contact, seraient transmis par l'intermédiaire de la Régie au Wagenabrechnungsbüro de Magdebourg. Par la suite, les Conventions en vigueur entre la Reichsbahn et les Compagnies secondaires devinrent applicables, avec les modifications utiles ; cependant, les clauses stipulant le paiement de subventions accordées par le Chemin de Fer d'intérêt général aux Compagnies secondaires furent naturellement suspendues dans leur application.

Le régime précité avait été institué avec toute la célérité exigée par la situation spéciale dans laquelle se trouvait la Régie ; mais celle-ci ne manqua pas d'entreprendre le travail de revision de chacune des conventions anciennes, en vue de formuler les règles nouvelles qu'elle entendait mettre en vigueur dans l'avenir.

Ces règles, tout en tenant le plus large compte possible des droits acquis et des situations particulières, devaient créer un ordre de choses nouveau, basé sur l'uniformité des méthodes et la suppression des avantages particuliers ; il est permis de penser que les intéressés se seraient, en général, trouvés satisfaits de ces transformations.

Sur ce point, comme sur bien d'autres, les Accords de Londres sont venus interrompre le cours du travail entrepris.

C. - LOCATIONS CONSENTIES PAR LA RÉGIE DANS SES GARES

L'examen et la mise au point des baux et contrats d'exploitation dont il est question ici étaient poursuivis, en même temps, par le Service de l'Exploitation (services commerciaux) et par celui de la Comptabilité Générale et des Finances, ce dernier étant chargé, ensuite, de la perception des redevances convenues. Bien que la question ait déjà été traitée plus haut, sous le titre Comptabilité Générale-Domaine, nous la reprenons ici pour ajouter quelques renseignements complémentaires.

Buffets. — Au moment de l'abandon des Chemins de Fer par l'Administration allemande, un grand nombre de buffets fermèrent leurs portes au public et leurs tenanciers prirent position contre la Régie.

Celle-ci se devait de rétablir l'ordre, sur ce point comme sur les autres, et de donner au public les facilités qu'il était accoutumé de trouver dans les gares. Aussi, dès les débuts de son exploitation, établit-elle un contrat type pour la location des buffets.

Ce contrat comportait des clauses analogues à celles qu'on rencontre dans tous les actes du même genre, dans les différents Pays, pour constater les obligations du preneur envers le Public et l'Administration.

Au moment où elle cessa son exploitation, la Régie avait réaffirmé 378 buffets. Le montant des locations représentait un revenu appréciable, qui devait notablement s'accroître dans l'avenir.

Salons de coiffure, kiosques à fleurs. — Les Allemands avaient établi, dans leurs gares principales, des salons de coiffure. La Régie remit ces installations en activité. Elle loua également un certain nombre de kiosques pour la vente des fleurs.

Bibliothèques de gares, débits de tabac et de confiseries. — La Régie ne laissa pas vacantes les bibliothèques de gares ; mais, en raison de la nature spéciale de ce commerce et du contrôle constant qu'il devait subir, tant de la part du Chemin de Fer que de celle de la H.C.I.T.R. et de l'Armée, il était nécessaire de traiter avec des maisons sûres, se chargeant d'alimenter les bibliothèques dans les conditions qui convenaient et de leur procurer des gérants.

D'autre part, dans la région du Nord du Réseau, tout au moins, la clientèle des bibliothèques recherchait fréquemment les éditions, publications et journaux belges, et il fallait, naturellement, tenir le plus grand compte de cette clientèle.

A la suite des pourparlers engagés par la Régie, la Société française des Messageries Hachette et la Société des Bibliothèques de Belgique, constituèrent une association qui passa contrat avec la Régie pour l'exploitation de tous les établissements des gares, moyennant le paiement d'une redevance annuelle, fixée au début assez bas pour permettre aux preneurs de faire face aux charges considérables de première installation.

Ce contrat comportait, outre la vente de livres, publications et journaux divers français, belges et allemands, le débit de tabacs et articles de fumeurs, ainsi que d'articles de confiserie.

Locations diverses d'emplacements. — Le 16 Février 1924, la Régie publia un Ordre Général réglementant les diverses natures de locations et concessions domaniales, sur les terrains ou dans les installations dépendant du Chemin de Fer, instituant la procédure applicable aux demandes de cette nature, et donnant le modèle des baux à passer pour chaque cas.

Les locations en question furent divisées en cinq catégories :

- 1^o locations d'emplacements nus pour dépôts de marchandises ;
- 2^o locations d'emplacements destinés à des constructions par les preneurs ;
- 3^o locations d'emplacements dans les halls et autres bâtiments du Chemin de Fer ;
- 4^o locations de terrains pour constructions d'embranchements particuliers, dans les gares ou en pleine voie ;
- 5^o locations de terrains et d'emplacements situés en dehors des clôtures

du Chemin de Fer, mais appartenant à celui-ci (droits de furetage, de pêche, concessions domaniales diverses).

Le taux des locations dans les gares variait suivant la nature des locations et la catégorie des gares ; celles-ci étaient, à cet effet, réparties en groupes correspondant à leur importance propre et à la densité industrielle de la région qu'elles desservaient.

Le nombre des contrats de location de cette nature conclus par la Régie s'éleva à 5.158. Avec les locations de buffets, on arriva au chiffre de 5.536 contrats, ayant donné un revenu susceptible de se développer avec le temps.

Publicité. — La Régie reçut de nombreuses offres pour l'affermage de la publicité dans les gares et dans les trains. Elle rédigea les bases essentielles d'un cahier des charges, auquel devaient souscrire les demandeurs pour être admis à soumissionner, et comportant, en particulier, les clauses suivantes :

1^o redevance fixe forfaitaire annuelle de 1.500.000 francs, payable d'avance, par trimestres ;

2^o redevance variable (payable par trimestres échus) sur offres des demandeurs ;

3^o possibilité de revision des deux redevances au bout d'un an ;

4^o contrat pour 5 années, reconductible d'année en année.

7 demandeurs acceptèrent ces conditions générales ; mais la disparition de la Régie eut lieu au moment où une décision allait intervenir.

D. - RELATIONS ENTRE LA RÉGIE ET LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS

Les voitures de la Compagnie des Wagons-Lits (voitures-lits et voitures-restaurants) n'ont jamais cessé de circuler, même pendant la résistance passive, au moins dans quelques trains des Territoires Occupés.

Dès son installation, la Régie s'est préoccupée de maintenir et de consolider cette situation et, le 29 Mars 1923, elle pria la Direction des Wagons-Lits de lui communiquer les contrats autrefois passés entre cette Administration et la Reichsbahn, en vue d'étudier leur adaptation à la situation nouvelle.

La Compagnie des Wagons-Lits fit connaître qu'aucun contrat formel ne la liait à la Reichsbahn, mais qu'il existait une simple entente entre les deux Administrations en vertu de laquelle, depuis le 24 Juillet 1921, la circulation des voitures-lits et restaurants donnait lieu au paiement de certaines redevances.

A titre provisoire, la Régie admit la continuation des conditions

anciennes et prépara les bases d'un traité prévoyant, d'une manière détaillée, les conditions techniques et financières de circulation des voitures et trains de luxe sur les lignes du Réseau de la Régie.

L'accord sur le traité en question était réalisé entre la Régie et la Compagnie des Wagons-Lits au moment où les Accords de Londres rendirent le Réseau des Territoires Occupés à la Reichsbahn.

E. - RELATIONS DE LA RÉGIE AVEC LE SERVICE DES DOUANES

Le régime douanier des Territoires Occupés fut organisé dans des conditions spéciales présentant de notables différences avec le régime habituellement connu des Chemins de Fer.

La réglementation douanière ne tirait ses origines, ni de la loi française ou belge, ni de la loi allemande, mais de textes (Ordonnances, Décisions, Règlements, Instructions) émanant :

de la H.C.I.T.R. ;

du Général Commandant en Chef ;

du Comité Directeur des Douanes.

D'autre part, on rencontrait, dans les Territoires Occupés, des organismes spéciaux, assurant le fonctionnement de la réglementation particulière à ces régions :

Comité Directeur des Douanes,

Comité Directeur des Licences,

Comité Spécial de la Comptabilité Générale des Gages.

Enfin, des instruments spéciaux avaient été créés pour assurer le respect de la réglementation :

licences d'exportation,

licences d'importation,

dérogations.

Au point de vue territorial même, certaines distinctions étaient faites suivant qu'il s'agissait des zones occupées avant ou après le mois de Mars 1921.

Il était indispensable de donner au personnel le moyen de se familiariser avec ce régime, entièrement nouveau pour lui, de lui donner pour cela l'énumération des principales formalités dont l'accomplissement était exigé suivant la nature des marchandises, leur origine et leur destination, et d'établir le tarif des formalités en douane applicable aux opérations faites par le Chemin de Fer.

Le 1^{er} Juillet 1923, la Régie publia une Instruction générale qui fit l'objet, dans la suite, de notes complémentaires et interprétatives ; à cette Instruction était annexé un tarif des opérations en douane, dont il suffit de dire qu'il se rapprochait du tarif français quant à ses prix et quant à sa forme.

En même temps qu'elle publiait les instructions destinées à guider le personnel, la Régie organisait ses gares douanières, désignait les agents chargés de la représenter et leur donnait les pouvoirs nécessaires auprès de la douane ; chaque gare frontière était ainsi dotée d'une véritable agence en douane et le service fonctionna dans des conditions satisfaisantes, puisqu'aucune réclamation ne fut jamais formulée à son encontre, ni par le public, ni par les Autorités administratives.

Le Comité Directeur des Douanes ayant organisé, dans le courant de 1924, un régime de transit pour le dédouanement dans des bureaux de l'intérieur et même pour la traversée des Territoires Occupés, sous plombs, des marchandises en provenance ou à destination des territoires non occupés ou des pays situés à la frontière orientale de l'Allemagne, une Conférence, à laquelle les Chemins de Fer allemands étaient représentés, se tint à Coblenz, en vue de déterminer le rôle exact de la Régie dans ces opérations.

La Régie soutint et fit admettre que, la Reichsbahn s'étant toujours opposée au trafic direct, sous le régime de la Convention de Berne, pour les transports intéressant la Régie, celle-ci ne pouvait accepter les responsabilités découlant de la souscription des acquits de transit dans le régime du transit international.

Il fut ainsi décidé qu'elle se bornerait à prendre l'engagement de conduire les marchandises d'un point de pénétration à un point de sortie de son Réseau, sans encourir, vis-à-vis de la douane, aucune responsabilité spéciale au cas de non-représentation des marchandises au point de sortie.

Il convient de noter, enfin, que la Régie passa des contrats concernant le service de la douane avec les Chambres de Commerce de : Dortmund, Bochum et Essen pour l'établissement de bureaux de douane dans les gares de Bochum-Nord, Dorsten, Recklinghausen, Witten, Hattingen, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Lünen-Nord, Lünen Hbf., Lünen-Sud, Dortmund Hbf., Dortmunderfeld, Dortmund-Obereving, Essen Hbf., Segeroth, Langenberg, Neviges, Nierenhof, Steele, Oberhausen et Mülheim.

Aux termes de ces contrats, les Chambres de Commerce étaient autorisées à construire ou à aménager, dans les dépendances du Chemin de Fer, les installations et locaux nécessaires au fonctionnement du service des douanes, en se rémunérant des dépenses à engager par elles par le produit de droits spéciaux, véritables surtaxes additionnelles aux frais de formalités en douane.

La perception de ces surtaxes n'était pas opérée par le Chemin de Fer, mais par la Chambre de Commerce ou un mandataire de son choix. La Chambre de Commerce de Dortmund essaya de faire admettre qu'il y aurait avantage à ce que le Chemin de Fer se chargeât des perceptions en question ; la Régie n'opposa pas un refus absolu à l'adoption d'une telle com-

binaison ; mais les négociations engagées n'avaient pas encore abouti quand elle cessa son exploitation.

Presque à la veille de quitter les Pays Rhénans, la Régie, continuant l'étude des améliorations nécessaires au bon fonctionnement du service des douanes, constitua une Commission chargée de dresser, après examen sur le terrain, le projet des aménagements à réaliser à Deux-Ponts, Türkismühle, Bruchmülbach, Schönenberg-Kübelberg, Büschfeld, Beurig-Saarburg et Serrig, comme conséquence de la suppression du cordon douanier à la frontière franco-sarroise, au début de 1925 ; ces projets furent mis entièrement au point, mais leur réalisation fut arrêtée par le départ de la Régie.

F. - RELATIONS DE LA RÉGIE AVEC LES SERVICES DE RESTITUTION

On a vu qu'au moment de leur défection, les Chemins de Fer allemands cessèrent tout service et abandonnèrent les marchandises sur wagons ou sous les halles des gares, sans s'inquiéter le moins du monde de savoir ce qu'elles deviendraient. Pour compliquer le plus possible la situation résultant de cet abandon, les Allemands eurent bien soin de faire disparaître, le plus souvent, les étiquettes et les titres de transport.

Dès sa prise de service, en Mars 1923, la Régie prescrivit un certain nombre de mesures en vue d'assurer la livraison des marchandises aux destinataires ou leur remise aux expéditeurs, dans tous les cas où ceux-ci pourraient être retrouvés. Une large publicité fut faite, en particulier, dans les journaux allemands des Territoires Occupés et dans les journaux français, belges, hollandais et suisses, en vue d'amener les ayants droit à se manifester.

Une partie seulement des marchandises tombées en épave fut réclamée à la Régie. Les marchandises restantes furent inventoriées dans les gares et classées par nature ; les bordereaux centralisés firent ressortir 18.535 wagons chargés et 59.401 colis isolés.

Comme il fallait, de toute nécessité, libérer les wagons et dégager les gares, une vaste opération de liquidation s'imposait pour l'exécution de laquelle la Régie semblait assez peu qualifiée avec ses effectifs encore très restreints.

Pour que l'opération en question fût menée rapidement et convenablement, la Régie proposa à la H.C.I.T.R. d'en confier l'exécution aux Services français et belges de Restitution, mesure qui fut décidée par Ordonnance n° 171 du 9 Mai 1923, modifiée ultérieurement par l'Ordonnance n° 189 du 28 Juin 1923, puis par l'Ordonnance n° 255 du 10 Avril 1924.

CHAPITRE X

EXPLOITATION DES INSTALLATIONS DU PORT DE DUISBOURG-RUHRORT

A. - GÉNÉRALITÉS

En 1923, le port de Duisbourg présentait une surface d'eau de 42 ha. 500 et le port de Ruhrort de 132 hectares. Au total, ces deux ports, qui constituaient, en réalité, un organisme unique, occupaient une superficie de 622 hectares, dont 174 de surface d'eau ; les dépôts de marchandises occupaient 225 hectares et les installations du Chemin de Fer 223 hectares sur lesquels étaient posés 265 kilomètres de voies.

La figure n° 13 donne une vue générale des ports de Duisbourg-Ruhrort et la figure n° 14 un plan des installations de ces mêmes ports.

Leur outillage était constitué par 47 grues ou ponts de déchargement, 2 élévateurs à grains et 16 kippers pour le déchargement, par culbutage, des wagons de charbons.

Le trafic de Duisbourg-Ruhrort était, en 1913, de 28.919.460 tonnes (9.070.562 à l'entrée, 19.848.898 à la sortie), c'est-à-dire sensiblement égal au trafic réuni des ports de Marseille, Rouen, Bordeaux, Le Havre et Dunkerque.

Cet énorme trafic était représenté, en presque totalité, par des matières premières et le mouvement de navigation correspondant à ce trafic représentait :

60.588 bateaux à l'entrée ;

60.266 bateaux à la sortie.

Les chiffres ci-dessus ne comprenaient pas le trafic de ports de moindre importance, très voisins de Duisbourg-Ruhrort :

Rheinhausen, à 3 kilomètres en amont,

Homburg, sur la rive gauche, face à Ruhrort,

Alsum et Schwelgern, à 8 kilomètres en aval,

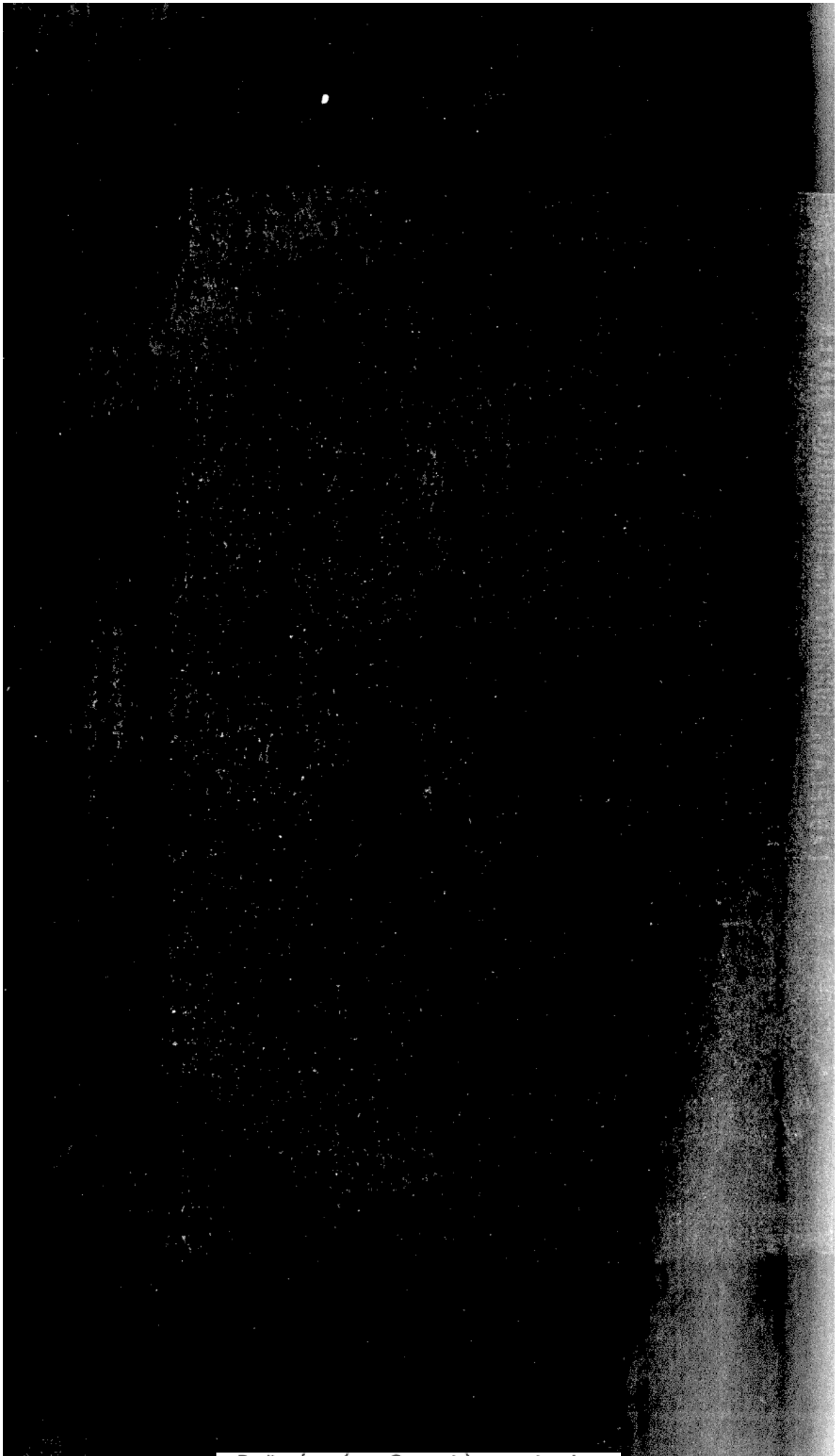
Walsum, à 2 kilomètres en aval,

qui donnaient cependant, en 1913, un trafic total de 10 millions de tonnes environ. C'est donc un trafic voisin de 40 millions de tonnes qu'assurait annuellement, avant la guerre, le centre de navigation fluviale de Duisbourg-Ruhrort.

Les installations du Chemin de Fer avaient reçu, comme on l'a vu, un développement en rapport avec celui du port. Les môles séparant les bassins comportaient, pour le passage des wagons aux quais de charge-



Figure 13.
Vue générale des ports de Duisbourg-Ruhrort.



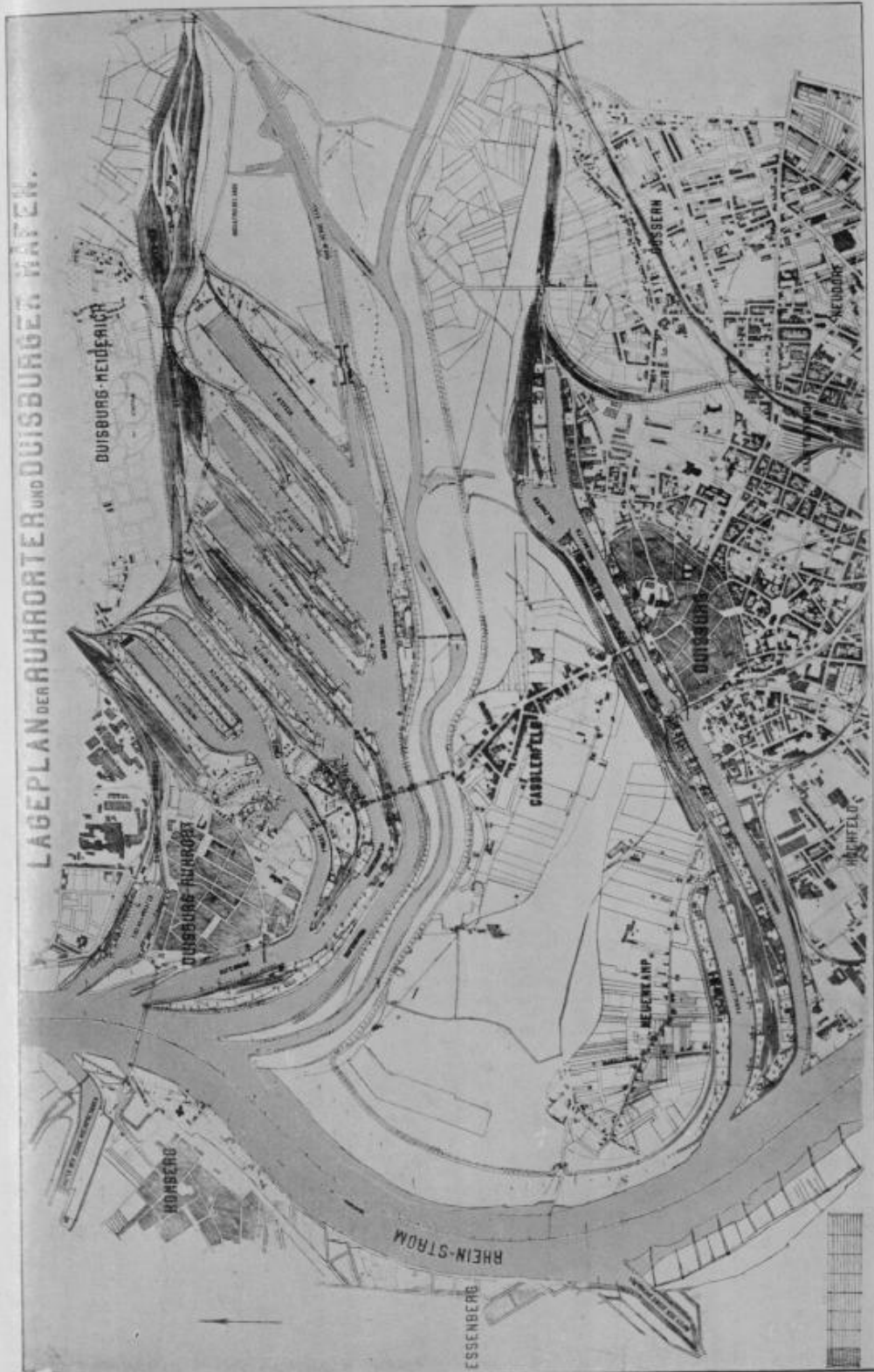


Figure 14.
Plan des installations des ports de Duisbourg-Ruhrort.

ment et de déchargement, jusqu'à 14 voies ; les voies des môles se rattachaient à 3 faisceaux groupant 50 voies situées dans le prolongement d'une grande gare de réception et de départ, qui réunissait elle-même, en 4 faisceaux distincts, 88 voies de grande longueur, sans compter celles des services annexes de dépôts et d'ateliers. Tous ces faisceaux de voies se développaient sur une longueur d'environ 3 kilomètres avant d'atteindre l'origine des môles.

L'ensemble ferroviaire dont on vient de parler constituait le groupe de Ruhrort-Hafen-Neu. Il était complété par le groupe, plus ancien, des installations de Duisbourg, qui comportait, lui aussi, un faisceau d'arrivée et de départ commandant des voies de quai nombreuses et de très grandes longueurs.

La résistance passive paralysa complètement ce formidable instrument et, lorsqu'elle prit fin, la remise en activité des installations ferroviaires en question fut une des premières préoccupations des Autorités d'Occupation. Sans la reprise du trafic du port de Duisbourg-Ruhrort on ne pouvait songer, en effet, à restituer aux industries de la Ruhr, aux mines notamment, leur ancienne activité, facteur essentiel du rétablissement de la vie économique dans l'ensemble des Territoires Occupés et de la tranquillité dans ces centres industriels surpeuplés. Il fallait donc la réaliser à tout prix.

Il incombait à la Régie de résoudre ce gros problème et elle s'y employa résolument, sans s'attarder aux difficultés qu'elle pourrait rencontrer et qui auraient pu la rebuter.

Elle songea à assurer elle-même l'exploitation des installations du port ; mais elle examina, auparavant, si elle ne pourrait pas la confier à une entreprise spécialisée dans les opérations de ce genre, suivant la formule anciennement pratiquée par la Reichsbahn.

Cette dernière solution devait présenter l'avantage de lui éviter l'immobilisation d'effectifs importants de personnel de direction et d'exécution, à un moment où elle rencontrait déjà, à ce point de vue, de la gêne sur les autres parties de son Réseau ; de plus, l'exploitation de voies de port comporte une technique spéciale, assez différente de l'exploitation ordinaire du Chemin de Fer, ce qui aurait exigé un apprentissage nouveau du personnel qui en aurait été chargé.

B. - CONTRAT PASSÉ AVEC LA HAFENVERWALTUNG

L'ancienne Administration du port (Hafenverwaltung) s'étant montrée disposée à reprendre l'exploitation interrompue par la résistance passive, des négociations furent engagées qui aboutirent à la signature d'une convention, en date du 27 Décembre 1923, par laquelle la Régie chargeait cette Administration de l'exploitation des voies des ports de Duisbourg et Ruhrort aux conditions générales suivantes :

1° Les marchandises de Réparations seraient manutentionnées par priorité sur toutes les autres ;

2° La Régie serait dégagée de toute obligation envers le personnel anciennement occupé par la Reichsbahn, qui reprendrait du service pour le compte de l'Administration du port ;

3° La Régie mettrait à disposition de l'Administration en question les locomotives nécessaires à la desserte des chantiers, moyennant le paiement de 20 francs par jour et par machine pour les trois premiers mois de l'exploitation, 35 francs pour le quatrième mois et 50 francs pour les mois suivants ; ladite Administration assurerait les réparations courantes de ces machines sous le contrôle de la Régie ; les grosses réparations indépendantes de faits lui incombant seraient, toutefois, effectuées par la Régie et à ses frais ;

4° L'Administration du port assurerait l'entretien des voies, appareils et signaux sur les chantiers exploités par elle ;

5° L'état des chargements et du matériel roulant ferait l'objet de constatations contradictoires ;

6° La gare principale de Duisbourg serait prise comme point de calcul de toutes les taxes ;

7° Les voies de l'Administration du port seraient considérées comme voies d'embranchement particulier et la taxe d'embranchement serait fixée à :

1 fr. 50 c. par wagon, quelle que fût sa capacité, pour la première période de 24 heures, le délai et la taxe étant doublés pour les wagons entrant et sortant chargés ;

8 fr. 50 c. pour la seconde période de 24 heures ;

20 francs pour chacune des périodes suivantes.

Les wagons chargés de marchandises de Réparations ne donneraient lieu au paiement d'aucune taxe.

La Convention comportait, en outre, la délimitation des chantiers de l'Administration du port et des voies de la Régie, le mode de formation, de remise et de réception des trains, de compensation des redevances pour services réciproques ; elle prévoyait l'établissement d'une consigne détaillée, pour l'exécution des manœuvres.

La validité du contrat s'étendait jusqu'au 31 Décembre 1924 ; la reconduction tacite, par période de 12 mois, était prévue avec préavis de 3 mois pour la dénonciation.

Cette Convention fut, en Janvier 1924, étendue à des chantiers de moindre importance, réservés lors des premiers pourparlers, dont la Régie avait momentanément conservé la desserte.

TITRE IV

COMPTABILITÉ DES GARES ET CONTROLE DES RECETTES

CHAPITRE I

COMPTABILITÉ DES GARES

A. - CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

En prenant son exploitation, la Régie ne pouvait songer à conserver, pour les recettes des gares, la comptabilité rudimentaire des Chemins de Fer de Campagne ; d'autre part, il était de première importance et de première urgence d'établir des règles fixes, semblables pour toutes les gares, quelle que fût l'origine de leur personnel, et ces règles ne pouvaient être celles de l'ancienne Administration allemande, inconnues des agents et, d'ailleurs, inadéquates à la situation dans laquelle se trouvait la Régie.

La diversité d'origine du personnel devant assurer la comptabilité des gares et le manque d'aptitudes comptables ou de formation de certains agents ou auxiliaires, ainsi que l'éventualité de la reprise de service des cheminots allemands, s'opposaient, par ailleurs, à l'adoption pure et simple d'un système déterminé de comptabilité, emprunté par exemple à un réseau français ou belge. La seule formule susceptible de donner de bons résultats consistait à créer, de toutes pièces, un mécanisme nouveau, en procédant progressivement et par additions successives d'éléments simples permettant au personnel de se mettre aisément au courant.

Il fut en conséquence décidé, dès le mois de Mars 1923, c'est-à-dire dès la naissance de la Régie, que l'organisation nécessaire serait créée par étapes comportant :

— la première, une décentralisation complète des opérations de comptabilité et de contrôle, chaque Direction régionale parant au plus pressé et organisant elle-même une comptabilité provisoire, en s'inspirant du système en vigueur sur le réseau français ou belge auquel appartenait la majorité du personnel dont elle disposait ; cette première étape devait être aussi courte que possible.

— la deuxième, l'uniformisation de la comptabilité des gares, d'après un système à mettre progressivement sur pied, par la création d'imprimés bilingues et l'édition successive d'instructions sur le mode d'utilisation de ces imprimés ; les instructions primitives devaient être aussi courtes et

aussi simples que possible, pour être certain qu'elles seraient lues et comprises de tous ; on prévoyait qu'elles seraient ultérieurement complétées, par voie d'annexes, au fur et à mesure du développement du trafic ;

— la troisième, la création d'un Contrôle des Recettes centralisant les opérations comptables des gares et des Caisses principales des 6 Directions régionales, et fournissant au service de la Comptabilité Générale tous les éléments utiles concernant les recettes.

B. - ORGANISATION DE LA COMPTABILITÉ DES GARES

a) Situation au moment de la constitution de la Régie.

Au moment de la constitution de la Régie, le régime de la comptabilité des gares était celui prévu par les instructions relatives aux Sections de Chemins de Fer de Campagne, en ce qui concernait les Sections françaises chargées des lignes des Directions de Ludwigshafen, Trèves, Mayence, Düren et Essen, et par les instructions du Ministère de la Guerre belge en ce qui concernait la Section de C.F.C. chargée des lignes de la Direction d'Aix-la-Chapelle.

Ces instructions traitaient principalement des mouvements de personnel et de matériel effectués avec ordres de transport militaires ; pour ce qui concernait les transports commerciaux, elles restaient dans le cadre d'une organisation très rudimentaire ne pouvant convenir qu'à un trafic très réduit.

Après transformation des anciens bureaux de comptabilité des Sections de C.F.C. en bureaux de la solde du personnel, et création, dans chaque Direction régionale, d'un Service Commercial et du Contrôle et d'une Caisse principale, chacune de ces 6 Directions régionales fonctionna donc, au début, avec un système de comptabilité qui lui était particulier. Ce ne pouvait être, comme il a été dit, qu'à titre de première étape, de courte durée, et on s'inquiéta immédiatement de la création d'une comptabilité uniforme pour l'ensemble du Réseau.

b) Choix du mode de comptabilité à adopter.

La mise en application d'un système calqué sur le système allemand, assez complexe, paraissait, comme nous l'avons dit également, pratiquement impossible. Il fut, en conséquence, décidé que les expéditions G. V. et P. V. feraient l'objet de déclarations et que les différentes pièces (récépissé au destinataire, récépissé à l'expéditeur, souche d'expédition, feuille de chargement) seraient créées simultanément à l'aide de piqûres comptables

établies au décalque, d'après le procédé en usage sur les Réseaux français.

Il fut également prévu que les registres d'expéditions et d'arrivages seraient établis au décalque, de manière qu'un volant servît de bordereau pour le Contrôle des Recettes et que ce Service pût effectuer les pointages. L'emploi des étiquettes-numéros fut écarté comme étant inutile, toutes les expéditions étant obligatoirement inscrites sur les registres au départ. Cette méthode conduisait à un peu plus de travail pour les gares expéditrices, mais celles-ci trouvaient, par contre, un allègement dans la facilité d'établissement des statistiques et la rapidité des recherches ultérieures.

Pour ce qui concerne les voyageurs, il fut entendu que, tant que le trafic n'aurait pas pris un développement important et que les casiers des gares n'auraient pas pu être réapprovisionnés de billets en carton, du type Régie, la comptabilité s'effectuerait à l'aide d'un bordereau journalier.

En attendant la fourniture de ces billets carton, les Directions régionales furent invitées à valider certaines catégories de billets allemands existant dans les casiers et à en autoriser la délivrance.

En dehors de la comptabilité des gares, le système de centralisation des comptes et d'établissement d'un compte courant mensuel donnait également lieu à des difficultés de principe.

On ne pouvait espérer que les Directions régionales pussent obtenir immédiatement et régulièrement, en fin de mois, des comptes exacts de leurs gares et il était pourtant nécessaire de rechercher, dans une simplification aussi grande que possible, le moyen pratique de suivre de près ces établissements au point de vue comptable. C'est dans ce but qu'il fut décidé :

— de détacher complètement les comptes d'arrivages G. V. et P. V. des comptes de perceptions proprement dits ;

— d'éviter la création de comptes spéciaux pour les rectifications au débit ou au crédit des gares, et de faire rentrer ces dernières dans les comptes d'arrivages G. V. et P. V. ;

— d'écarter tous autres travaux parasites existant dans la comptabilité de certains réseaux ;

— d'obliger chaque gare à fournir une situation journalière donnant le résumé de ses opérations comptables.

Des instructions furent données en ce sens aux Directions régionales, et l'on put constater très vite que la méthode était comprise et facilement suivie, même par les agents les moins familiarisés avec la comptabilité des gares.

C'est, d'ailleurs, grâce à cette innovation, qui ramenait cette comptabilité au minimum de complications et qui permettait des modifications très rapides, qu'il fut possible, lorsque surgirent, quelque temps après, les difficultés résultant du remplacement des tarifs en marks par des tarifs

en francs, avec faculté pour les intéressés de s'acquitter en francs français ou belges, ou en marks, d'obtenir un travail satisfaisant des agents et d'éviter qu'ils ne fussent tentés de spéculer sur le change, au moyen des espèces non versées le jour même de leur encaissement.

Séparation des comptes d'arrivages G.V. et P.V. des comptes de perceptions. — Sur la plupart des Réseaux français, les comptes d'arrivages G.V. et P.V. sont réunis aux comptes de perceptions au comptant, et, par suite, le solde général de la gare apparaît sur le compte courant mensuel en un seul chiffre, comportant les espèces, les pièces de dépenses et les titres d'arrivages G.V. et P.V. restant à encaisser.

Ce procédé est certainement très bon en ce sens qu'il présente synoptiquement tous les comptes de la gare, mais il a pour conséquence de compliquer les opérations journalières ; de plus, il oblige, soit à laisser au compte courant mensuel la dernière journée du mois ouverte jusqu'au 11 du mois suivant, pour permettre la prise de débit des arrivages attardés, soit à prévoir une période complémentaire qui joue sur les journées du 1^{er} au 11 du compte courant du mois suivant.

Il était de toute nécessité d'éviter une telle complication dans les gares de la Régie, si l'on voulait éviter un désordre presque constant dans les écritures et obtenir que les comptes mensuels fussent fournis en temps utile.

La difficulté fut résolue très simplement en ne faisant porter sur le compte courant ordinaire, arrêté le 3 de chaque mois pour le mois précédent, que les recouvrements réellement effectués sur arrivages, et en prévoyant, pour les débits arrivages G.V. et P.V., un compte courant annexe destiné à être arrêté le 11 du mois suivant pour être expédié, séparément, au Contrôle avec les bordereaux d'arrivages et les déclarations d'expédition.

Situation journalière des comptes et de la statistique. — La situation journalière prévue comportait, au *recto*, le débit et le crédit des comptes de perceptions, et, au *verso*, les comptes d'arrivages G.V. et P.V. ainsi que la statistique du nombre de voyageurs et du tonnage des marchandises transportées, par nature du trafic.

Cette formule permit de suivre au jour le jour les opérations de chaque gare, de pointer, au fur et à mesure, les prises de débit des fonds de subvention qui lui étaient envoyés par la Caisse Principale, pour le paiement du personnel, et les prises de crédit pour les versements d'espèces ou de pièces de dépenses qu'elle effectuait.

Les différences ou erreurs constatées pouvaient ainsi être redressées, immédiatement, par une communication écrite ou téléphonée, le réseau téléphonique permettant aux Directions d'atteindre facilement toutes les gares.

Compte courant mensuel. — Le compte courant mensuel n'était que la récapitulation des situations journalières. Il comportait, au *recto*, les comptes de débit, et au *verso* les comptes de crédit, et faisait apparaître le solde du mois précédent et celui du mois considéré.

Il pouvait, à la rigueur, être arrêté définitivement le dernier jour du mois, attendu qu'il était complété, comme il est dit plus haut, par le compte courant annexe des arrivages G.V. et P.V.

Statistique des produits et des quantités. — Chaque Direction régionale récapitulait journallement les produits et les quantités indiqués par les gares sur leur situation journalière, et était ainsi en mesure de fournir à la Direction Générale, le jeudi de chaque semaine pour la semaine précédente, la statistique des produits, par nature, et celle du mouvement des voyageurs et des marchandises.

Transports à régler en compte. — En dehors des transports militaires effectués à l'aide d'ordres de transport et dont la comptabilisation n'offrait aucune difficulté, se présenta, dès l'origine, la question des transports à effectuer par différents organismes ne pouvant régler les frais de transport de leurs envois que d'après les factures qui leur seraient fournies par la Régie.

Ce furent d'abord les transports de Réparations, et, un mois plus tard, les transports des Services de Restitutions.

Les transports de Réparations (charbons et sous-produits) provenant des déstockages de la Ruhr et devenus rapidement considérables, ne pouvaient être comptabilisés par les gares au départ ; indépendamment d'un bordereau de remise établi par les mines, ils firent simplement l'objet de lettres de voiture pour ordre jusqu'au point frontière de sortie ou jusqu'au point de déchargement, où ils étaient pris en attachement par des Bureaux spéciaux (Bureaux des Charbons). Les règlements avec les divers organismes (Office des Houillères Sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, Comptoir belge des Charbons allemands, Mission italienne des Charbons) s'effectuèrent à l'aide des attachements en question.

Ce ne fut qu'après l'uniformisation de la comptabilité des gares que les transports de Réparations furent inscrits au départ sur des carnets d'expéditions spéciaux, qui facilitèrent la vérification, par le Contrôle, des attachements pris par les Bureaux des Charbons.

Quant aux transports des Services de Restitutions français, belge et italien, ils firent l'objet de bons de transport spéciaux, remis en trois exemplaires :

— le premier exemplaire était à conserver par la gare expéditrice pour être envoyé au Contrôle ;

— le deuxième exemplaire était joint aux écritures de l'expédition,

et accompagnait la marchandise jusqu'à la gare destinataire Régie ou jusqu'à la gare de sortie du Réseau de la Régie ;

— le troisième exemplaire était remis au représentant du service expéditeur.

Bagages et dépôts de bagages. — Aucune difficulté ne se présenta pour ce trafic ; les imprimés utiles furent créés d'après les modèles allemands, de préférence aux modèles français, parce que les carnets d'enregistrement bagages Reichsbahn comportaient 6 étiquettes à établir simultanément, au décalque, pour l'étiquetage des colis.

Transports de journaux. — Par suite du non fonctionnement de la poste allemande, qui avait entraîné l'arrêt du service des colis postaux, la question du transport des journaux se posa, et un tarif spécial, plus réduit que le tarif des messageries, fut mis en vigueur.

Les formalités d'expédition et de livraison des colis journaux expédiés aux conditions de ce tarif furent extrêmement réduites. Il fut prévu des bordereaux spéciaux à créer par les expéditeurs, en deux exemplaires, dont l'un restait entre les mains de ces derniers, et l'autre était conservé par la gare pour être mis à l'appui de sa comptabilité. La taxe était toujours perçue au départ, et les colis n'étaient accompagnés d'aucun titre de transport, l'étiquette spéciale dont ils étaient obligatoirement munis, par les soins des expéditeurs, renseignant parfaitement les agents des gares et des trains ; le montant des frais perçus se cumulait avec les ports payés G.V. ordinaires.

Taxes d'assurances. — A partir du 20 Juin 1923, date de mise en vigueur d'un tarif d'assurances pour les bagages et pour les transports G.V. et P.V., les imprimés utilisés pour ces trafics furent modifiés par l'adjonction de rubriques ou de colonnes spéciales pour la taxe d'assurance.

Cette taxe était toujours perçue au départ ; en conséquence, pour les bagages, elle était inscrite sur les bulletins et cumulée avec la taxe, et, pour les expéditions G.V. et P.V., elle était reportée dans la colonne « Ports payés ».

c) Complications provenant de l'emploi de diverses devises.

Jusqu'à Juin 1923, la tarification et la comptabilité des gares s'établirent exclusivement en marks. Mais la dévalorisation constante de cette monnaie obligeant à des majorations continuelles des taxes, il fut procédé, le 18 Juin 1923, comme on l'a vu, à la publication de tarifs en francs avec faculté, pour les intéressés, de s'acquitter en francs français ou belges ou en marks.

La comptabilité des gares paraissait, à partir de ce moment, devoir

être forcément compliquée, car il fallait, tout en comptabilisant les produits du trafic en francs français, justifier les soldes par des espèces ou des pièces de dépenses, partie en francs français, partie en francs belges ou marks ; d'autre part, le cours de cette dernière monnaie était extrêmement variable.

On ne pouvait, cependant, songer à des adaptations comptables consistant à déterminer les pertes ou gains au change ressortant des sommes en caisse au moment du changement de cours, attendu que la valeur du mark variait tous les jours, et parfois plusieurs fois par jour, dans des limites très larges.

De telles adaptations, possibles dans la comptabilité d'un établissement de change, ne pouvaient être imposées à des agents des gares, dont certains ne possédaient, d'ailleurs, qu'une formation comptable rudimentaire.

La difficulté fut résolue en prévoyant la tenue, dans chaque gare et Caisse principale, de trois comptes de caisse distincts : francs français, francs belges, marks.

La situation journalière et le compte courant mensuel furent modifiés en conséquence, par addition, à côté de la colonne des produits, toujours exprimés en francs français, de trois colonnes supplémentaires destinées à recevoir la décomposition des espèces correspondantes effectivement encaissées.

Les cours de conversion applicables pendant la journée considérée étaient indiqués en tête de la situation journalière, et la valeur en francs français des espèces figurant dans les colonnes de caisse devait correspondre au total des produits exprimés en francs français.

Trois colonnes furent également prévues dans le tableau de crédit pour la décomposition des espèces effectivement décaissées ; d'autre part, les bordereaux Voyageurs, Bagages, Dépôts de bagages, Magasinages et Stationnements, Recettes diverses, ainsi que les registres d'expéditions et d'arrivages, furent adaptés de manière que la nature des espèces réellement encaissées ressortait, en fin de journée, dans des colonnes spéciales.

Les mêmes modifications furent apportées aux bordereaux de versement, à la Caisse principale, des espèces et pièces de dépenses.

Les gares n'avaient plus ainsi à se préoccuper de la variation du cours des espèces ou des pièces de dépenses valant argent qu'elles conservaient provisoirement, puisqu'elles devaient simplement justifier d'un solde distinct pour chacune des trois caisses. En résumé, parallèlement à la comptabilité des produits, toujours exprimés en francs, il existait une comptabilité des espèces par nature.

Cette mesure ne pouvait cependant pas éviter d'une manière absolue que des agents se livrassent à des opérations de change en faisant mention,

sur les différents états, d'encaissements en francs lorsqu'il s'agissait d'encaissements en marks, ou inversement, selon que la variation du cours était favorable à une vente ou à une substitution dans un sens ou dans l'autre.

Il est vrai que les destinataires émargeant sur le registre des recouvrements port dû pouvaient, peut-être, remarquer que l'inscription des espèces qu'ils versaient effectivement n'était pas indiquée dans les colonnes *ad hoc*, et cette considération pouvait empêcher les agents préposés aux guichets de livraison de spéculer sur le change avec les encaissements les plus importants. Mais, aux guichets des voyageurs, la décomposition des espèces effectivement encaissées ne pouvait être mentionnée que sur le bordereau journalier ; il était donc possible de spéculer avec les sommes encaissées dans la journée même, mais pendant cette journée seulement, car une fois la journée arrêtée et les chiffres portés sur la situation journalière, une opération sur le change n'était plus possible que par virement d'une caisse sur l'autre. Or, ces virements ne furent autorisés qu'avec bordereaux justificatifs à l'appui, par exemple pour le change effectué pour les besoins des agents dans les localités où il n'existait pas de banque.

Par mesure de précaution, il fut d'ailleurs prescrit aux Chefs de gare d'exiger des agents préposés à des guichets importants qu'ils effectuassent un premier versement-acompte après la séance de matinée.

La tenue des trois caisses distinctes fut maintenue jusqu'au 4 Décembre 1923, date à laquelle les encaissements en marks ne furent plus acceptés dans les gares ; la Caisse francs belges fut cependant maintenue, étant donné surtout que, dans les gares de la Direction d'Aix-la-Chapelle, cette monnaie fut toujours couramment utilisée.

d) Publication d'une Instruction comptable uniforme pour tout le Réseau.

Dès que les nouveaux imprimés nécessités par la tarification en francs et la faculté de paiement dans les trois sortes de monnaie furent distribués, il fut procédé, le 1^{er} Août 1923, à la publication d'une Instruction comptable uniforme pour l'ensemble des gares du Réseau.

Cette Instruction, mise en application le 1^{er} Août 1923, fut réduite à son minimum afin que les agents aient la possibilité de la bien comprendre et d'en appliquer facilement les dispositions : malgré son laconisme, elle contenait tous les principes de la comptabilisation, et fut parfaitement appliquée par tous les agents des Réseaux français et belges.

L'Instruction comptable du 1^{er} Août 1923 ne prévoyait l'utilisation que d'une quarantaine d'imprimés. Elle fut complétée, successivement,

par 21 Annexes, prévoyant elles-mêmes de nouveaux imprimés, et ces Annexes furent annulées et remplacées par d'autres portant le même numéro, au fur et à mesure que les exigences du trafic le commandaient.

e) Fourniture des billets de voyageurs aux gares.

Pendant les premiers mois, les billets passe-partout en papier, du modèle analogue à celui prévu par l'Instruction des C.F.C., furent plus largement utilisés que les billets en carton allemands trouvés dans les casiers des gares et validés par les soins des Directions régionales, comme on l'a vu plus haut.

Pour les relations directes avec les Réseaux d'Alsace et de Lorraine, de l'Est, du Nord, de la Belgique, de la Sarre et du Luxembourg, des billets-livrets du modèle international furent mis en service.

Tous les billets passe-partout en papier étaient fournis par l'industrie privée, de même que les cartes d'abonnement, hebdomadaires ou mensuelles, les bulletins de perception supplémentaire et les tickets de quai ; mais la trop large utilisation des billets en papier et cartes passe-partout allongeait très sensiblement les formalités de délivrance aux guichets et il apparut nécessaire, dès le mois d'Avril 1923, de réapprovisionner le plus rapidement possible les gares de billets en carton à destination fixe.

Sous le régime de la Reichsbahn, les gares de la Régie étaient approvisionnées de billets fixes par les Contrôles dont elles relevaient (Elberfeld, Cologne, Darmstadt, et, pour ce qui concerne le Palatinat, Ludwigshafen) ; de plus, la Direction régionale de Mayence disposait, pour les besoins de ses gares, d'un atelier de fabrication de billets.

La Régie n'avait donc à sa disposition que les ateliers de Mayence et de Ludwigshafen ; le premier comprenait 16 machines à billets carton, dont 6 avaient été sabotées, et une grande machine rotative pour l'impression des billets en papier ; le second comprenait 8 machines, dont 4 avaient été également sabotées.

L'atelier de Mayence fut remis en marche dès le 15 Avril avec quelques agents et un mécanicien, comme service annexe de la Comptabilité Générale, ainsi qu'on l'a relaté plus haut. Après réparation des machines avariées, du personnel auxiliaire fut progressivement embauché, et, un mois plus tard, la production journalière atteignait 220.000 billets. En Juin, les 4 machines en bon état de l'atelier de Ludwigshafen furent transportées et installées à l'atelier de Mayence qui fonctionna, à partir de ce moment, sous les ordres du Contrôle des Recettes avec un total de 20 machines, atteignant une production journalière de 550.000 billets, soit plus du double de celle qui était obtenue par la Direction allemande.

Les demandes de billets par les gares furent faites, jusqu'à l'organi-

sation du Contrôle des Recettes, par l'intermédiaire des Directions régionales et de la Comptabilité Générale ; il était utilisé, à cet effet, des formules spéciales comportant une souche de deux volants s'établissant au décalque ; les volants A et B étaient vérifiés par les Directions régionales, qui en prenaient attachement, par gare, et qui les transmettaient à l'atelier de fabrication. L'atelier envoyait les billets, dans des caisses spéciales, aux Directions régionales qui les répartissaient entre les gares avec le volant B ; ce dernier comportait un accusé de réception à retourner par la gare.

Les gares prenaient charge des billets par nature, par relation et par classe, sur un registre spécial.

Le système d'attache des billets par paquets de 100 fut réalisé, tout d'abord, à l'aide des pinces en acier dont se servait la Reichsbahn. Mais, outre que ce système obligeait à passer les paquets à une machine spéciale pour l'impression de rayures de contrôle sur les faces latérales des paquets, ceux-ci se désagrégeaient assez souvent dans les caisses en cours de manutention ou de transport ; le système d'empaquetage avec plomb « Lemer », utilisé par certains réseaux français, fut, par la suite, substitué au système des pinces allemandes.

L'atelier de Mayence disposant des appareils de stéréotypie utiles, les diverses cartes d'abonnement, les bulletins de supplément pour parcours fixes et une partie des billets passe-partout en papier furent fabriqués à l'aide de la grande machine rotative.

f) Reprise des relations de trafic direct G.V. et P.V. avec les réseaux voisins.

Jusqu'au mois de Mai 1923, il n'existait pas de relations directes G.V. et P.V. avec les réseaux voisins et tous les envois devaient, obligatoirement, faire l'objet d'une réexpédition à la frontière par les soins des intéressés ou d'un transitaire.

A la suite d'une conférence inter-réseaux, tenue à Paris, les 24 et 25 Mai 1923, les relations avec lettre de voiture de la Convention de Berne furent, comme on l'a indiqué dans un précédent chapitre, reprises avec la France, la Belgique, la Sarre et le Luxembourg, et des écritures de trafic direct furent prévues avec les Réseaux d'Alsace et de Lorraine, de l'Est, du Nord, de la Sarre, du Luxembourg et de la Belgique.

Il fut créé, à cet effet, des piqûres comptables du régime international d'un modèle analogue à celui utilisé par la Reichsbahn pour ces mêmes relations, ainsi que des relevés et résumés d'expéditions et d'arrivages à échanger avec les réseaux susvisés ; les gares frontières Régie, au nombre de 22 sur le côté occidental, furent munies d'une consigne spéciale leur don-

nant toutes indications utiles au sujet de la comptabilisation des différentes catégories du trafic échangé, ainsi que sur les droits de douane et taxes pour formalités en douane.

g) Comptabilisation des frais de fourniture et de stationnement du matériel sur embranchements particuliers.

Le nombre considérable des embranchements particuliers existants, dans la Ruhr notamment, et le mouvement extraordinaire de wagons qui s'y effectuait, donnait un intérêt tout spécial à la question du mode de comptabilisation à adopter pour les frais de fourniture et de stationnement du matériel sur embranchements particuliers ; en prévision de la reprise intense du trafic, il convenait, en effet, d'adopter un régime de comptabilisation aussi souple que possible et susceptible de ne pas apporter de modifications aux habitudes des industriels.

Sous le régime de la Reichsbahn, ces frais étaient comptabilisés assez simplement à l'aide de registres auxiliaires et versés au même titre que certains autres frais accessoires.

Les premières directives données aux Directions régionales pour la taxation des frais d'embranchements particuliers s'inspiraient quelque peu des tarifs des réseaux français, mais il n'était pas douteux qu'il faudrait, après la cessation de la résistance passive, revenir à l'application pure et simple des contrats passés entre les embranchés et la Reichsbahn, lesquels prévoyaient des clauses très différentes et beaucoup plus larges que celles des tarifs français.

Il fut, en conséquence, prévu la tenue, pour chaque embranchement particulier, d'un carnet d'attachement qui pourrait s'adapter au régime allemand lorsqu'il serait ultérieurement remis en vigueur.

Le même principe fut suivi pour la création d'un bordereau journalier établi en triple exemplaire au décalque ; ce bordereau comportait des colonnes supplémentaires permettant d'indiquer si la taxe avait été ajoutée sur les écritures relatives à l'expédition, ou si elle avait été portée directement au débit de l'embranché. Le premier exemplaire du bordereau était présenté journellement à l'acceptation de l'embranché, le deuxième exemplaire était envoyé au Contrôle et le troisième exemplaire était conservé par la gare.

Registres et bordereaux donnèrent de bons résultats et il ne fut pas nécessaire de les modifier après la reprise normale du trafic. Des dispositions spéciales furent, toutefois, prévues pour les wagons expédiés par certaines mines ou industries pour le compte des organismes chargés des transports de Réparations (M.I.C.U.M. ; O.H.S. ; C.B.C., etc.).

h) Débours et remboursements.

Dès l'origine, il fut prévu qu'en principe, les débours ne seraient acceptés sur déclarations d'expédition que pour des sommes de faible importance, représentant les frais de camionnage ou autres. Il ne fut pas créé de carnet spécial de débours comme il en existe sur certains réseaux ; l'expéditeur était tenu de donner acquit du débours dans la colonne « Observations » du carnet d'expéditions.

Lorsque le régime des débours d'après la méthode allemande fut remis en vigueur, c'est-à-dire avec application d'une taxe de 2 % sur le montant des débours payés aux expéditeurs, il fut prévu que cette taxe serait décomptée, sur la déclaration d'expédition et les piqûres comptables, au-dessous des frais de transport, et reportée, en outre, dans la colonne des « Ports payés ».

L'acceptation des envois contre remboursement n'a été autorisée qu'en service intérieur Régie.

Le mode de comptabilisation et de paiement aux expéditeurs fut inspiré de la méthode en vigueur sur les Réseaux français, mais sans faire de séparation entre Débits-Remboursements et Débits-Arrivages et sans prévoir de carnets d'expéditions et d'arrivages spéciaux pour le retour des Avis d'encaissement.

Les expéditions contre remboursements furent nombreuses, car beaucoup de ceux-ci représentaient, non pas la valeur de la marchandise, mais bien des frais de transport antérieurs, fluviaux ou terrestres, assez élevés. Le montant total des remboursements resta, toutefois, relativement faible, et ne dépassa guère 3 millions de francs par mois.

C. - MESURES GÉNÉRALES PRISES

A L'APPROCHE DE LA CESSATION DE LA RÉSISTANCE PASSIVE

Dès qu'il fut certain que la résistance passive touchait à sa fin, c'est-à-dire en Septembre 1923, il devint nécessaire de prendre toutes mesures utiles pour que l'exécution du trafic considérable attendu, dans la Ruhr principalement, n'ait pas à souffrir d'un défaut d'organisation de la partie comptable, et pour que les cheminots allemands puissent, comme les agents et auxiliaires franco-belges, appliquer le mode de comptabilisation prescrit.

L'instruction comptable du 1^{er} Août 1923 et ses annexes, qui n'avaient été tirées qu'en texte français, furent immédiatement traduites et imprimées en texte allemand.

Des commandes considérables d'imprimés et registres du trafic furent

faites simultanément à des imprimeries rhénanes, françaises et belges, et rapidement distribuées aux gares.

De nouveaux typographes et auxiliaires allemands furent embauchés à l'atelier de fabrication de billets ; l'ensemble du personnel de cet atelier fut porté de 50 à 100 unités et fonctionna, à partir de ce moment, par équipes distinctes, en deux séances de 8 heures. Sa production journalière atteignit un million de billets et fut maintenue à ce chiffre pendant plusieurs mois, jusqu'à ce que le réapprovisionnement des 1.600 casiers des gares en billets fixes fût satisfaisant.

En outre, les machines à billets installées dans les gares, au nombre de 110, et dont la moitié environ était en état de fonctionner, furent progressivement remises en service après changement des clichés par les soins d'une maison allemande d'Essen.

a) Nécessité de modifier la comptabilité Voyageurs.

Le système de comptabilisation à l'aide d'un bordereau journalier était devenu assez lourd pour les gares dès le mois de Juillet 1923 ; a fortiori, ne pouvait-il être maintenu à l'approche de la cessation de la résistance passive.

Le mode de comptabilisation à adopter définitivement pour le trafic Voyageurs ne présentait d'ailleurs pas les mêmes sujétions que celui du trafic G. V. et P. V., attendu qu'il ne pouvait avoir, comme ce dernier, une répercussion quelconque sur les habitudes des usagers du Chemin de Fer. Après un examen approfondi de la question, on adopta la méthode des bordereaux formant registres mensuels, avec l'arrêt du casier à billets tous les 3 jours et au moment d'un changement prescrit du cours du mark ou du franc belge.

En plus des bordereaux mensuels sur lesquels les décomptes s'effectuaient exclusivement en francs français, il fut prévu un bordereau récapitulatif annexe donnant, par journée, la décomposition des espèces effectivement encaissées (francs français, francs belges et marks) d'après le principe déjà exposé pour ce qui concerne la situation journalière.

Enfin, comme la nécessité de statistiques, autres que celles que donnait la situation journalière ou qui pouvaient rapidement s'obtenir à l'aide de sondages, ne se faisait nullement sentir, il fut simplement prévu une récapitulation annuelle recevant pour chaque mois :

1^o pour les billets et cartes d'abonnement fixes, l'indication par catégorie, par destination et par classe, des numéros commençant et finissant le mois, et le nombre ainsi que le produit des billets délivrés ;

2^o pour les billets et cartes d'abonnement passe-partout, les mêmes indications, mais en bloc par catégorie et par classe seulement.

Cette méthode donna des résultats très satisfaisants.

La méthode de comptabilisation allemande fut, bien entendu, maintenue pour la comptabilisation des billets délivrés à l'aide des machines qui comportaient deux bandes de contrôle ; l'une de ces bandes, destinée aux Inspecteurs et aux Chefs de gare, restait renfermée dans un compartiment spécial de l'appareil dont la clé était entre les mains des Chefs de gare ; la deuxième, qui se développait extérieurement, servait au receveur pour l'établissement de sa comptabilité.

Il était utilisé, à cet effet, des bordereaux comportant l'emplacement pour le collage des bandes coupées à raison de 40 billets par bande et avec addition partielle par série de 10 billets. Les totaux des pages de bordereaux étaient récapitulés sur une formule journalière, dont le total venait s'ajouter aux décomptes des billets délivrés par les guichets ordinaires.

Les bordereaux étaient envoyés, en fin de mois, au Contrôle des Recettes.

b) Recettes diverses.

La comptabilisation des recettes diverses fut organisée aussi simplement que possible, au point de vue des différentes catégories de bordereaux à établir par les gares. Il fut, toutefois, fait une distinction entre Recettes diverses du trafic et Recettes diverses en dehors du trafic ; les premières étaient dégroupées en 3 catégories et les deuxièmes en 2 catégories seulement. Les bordereaux étaient établis séparément pour chacune de ces catégories, en 2 exemplaires, au décalque ; un exemplaire des bordereaux était conservé par la gare, et l'autre envoyé au Contrôle des Recettes.

c) Transports pour les services de la Régie.

Les transports à effectuer gratuitement pour le service courant de l'exploitation faisaient l'objet d'une feuille-service de couleur bleue, simplement enregistrée au départ et à l'arrivée.

Les transports à facturer aux Services de la Voie, de la Traction ou des Approvisionnements Généraux, faisaient l'objet d'une déclaration d'expédition ordinaire et d'un bon de réquisition établi en double exemplaire, au décalque, par le Service expéditeur. La taxe était indiquée pour ordre sur le bon de réquisition envoyé au Contrôle des recettes, par la gare expéditrice, pour être mis à l'appui des factures de ce Service.

d) Rectification des écritures des gares.

Les rectifications au débit ou au crédit des gares faisaient l'objet d'Avis de rectification établis en double exemplaire, au décalque, par le Contrôle des Recettes.

Ce Service les adressait aux gares :

1^o pour les débits, avec feuille de reprise en débours G.V. ou P.V. selon le cas ;

2^o pour les crédits, avec lettre invitant la gare à régulariser et l'autorisant à se créditer sur le Contrôle des Recettes, par une reprise en débours G.V. ou P.V., selon le cas.

Le Contrôle des Recettes fonctionnait, à cet effet, comme une gare ordinaire, et tenait, en conséquence, des registres d'expéditions et d'arrivages.

Le montant des rectifications au débit devait être versé immédiatement par l'agent ou le bureau responsable au Service des Recouvrements G.V. ou P.V.

Toutefois, lorsqu'une rectification au débit était contestée par l'agent responsable, celui-ci pouvait, à titre exceptionnel, la conserver comme valeur représentative dans sa caisse, en attendant de recevoir, le cas échéant, une rectification au crédit.

Toutes les mesures nécessaires pour éviter les fraudes à ce sujet furent développées dans une Annexe à l'Instruction comptable du 1^{er} Août 1923.

e) Versements de fonds par les gares.

Cette partie du service fut organisée d'après les principes assez simples ordinairement suivis par la généralité des Réseaux français, mais elle devint peu à peu compliquée. Les boîtes à finances antérieurement utilisées par la Reichsbahn n'ayant pas été retrouvées munies de leurs clés, les versements furent, à l'origine, envoyés par les gares sous enveloppes cachetées à la cire. Cette manière de procéder ne donna pas lieu, tout d'abord, à difficultés, car les encaissements en monnaies autres que les billets de la Reichsbank ou des Municipalités étaient extrêmement rares.

Toutefois, par suite de la dévalorisation constante du mark et de l'inflation considérable qui s'en suivit, il devint nécessaire, étant donné le volume exagéré des billets de banque à verser par les gares à leur caisse principale, de leur fournir des sacs à finances spéciaux.

On peut résumer comme suit les opérations successives auxquelles donnaient lieu les versements des gares :

— création de bordereaux de versements distincts pour les espèces et pièces de dépenses en francs français, en francs belges ou en marks ;

— versements de monnaies étrangères (dollars, livres, florins, ou autres devises appréciées) qui étaient envoyées à la Caisse Spéciale le jour même de leur encaissement ou le lendemain, au plus tard, pour leur

valeur correspondante en francs français, et avec bordereaux distincts rappelant le cours auquel ces devises avaient été acceptées ;

— versements directs au Service de la Comptabilité Générale et des Finances à Mayence :

1^o des chèques ou bons de virement acceptés des firmes autorisées à régler périodiquement dans les gares ;

2^o de certaines catégories de pièces de dépenses payées par les gares sur ordre direct du service précité.

L'acceptation des marks dans les gares cessa, comme on l'a vu, en Décembre 1923, sauf lorsqu'il s'agissait de voyageurs ne disposant pas ou prétendant ne pas disposer d'autre monnaie pour le paiement des suppléments et amendes, des avaries au matériel, et des taxes de la télégraphie privée. Les marks ainsi encaissés étaient versés dans les mêmes conditions que les dollars, livres, florins ou autres devises appréciées.

D. - ORGANISATIONS ANNEXES

Immédiatement après la cessation de la résistance passive, il fallut organiser :

- le trafic des colis express ;
- la télégraphie privée ;
- la reprise du trafic avec les gares de la zone de Cologne ou en transit par cette zone ainsi qu'avec les gares de l'Allemagne non occupée ;
- le régime des règlements périodiques dans les gares ;
- le service de factage et de camionnage ;
- le trafic avec les Compagnies secondaires rattachées aux lignes de la Régie.

a) Colis express.

Au point de vue comptable, ce trafic, très utilisé en Allemagne, tient de l'enregistrement bagages et du colis postal international. Il nécessite des bulletins d'expédition à remplir par l'expéditeur et comportant un récépissé pour ce dernier, des étiquettes-numéros à apposer sur les bulletins et sur les colis, des carnets d'expéditions à deux feuillets à établir au décalque.

La comptabilité des colis express fut rattachée à celle des bagages.

b) Télégrammes privés.

Les télégrammes remis dans les gares par les voyageurs étaient taxés d'après le tarif officiel de la Reichspost, exprimé en marks-or, tant pour les télégrammes du régime intérieur allemand que pour ceux du régime international.

Les gares devaient, en conséquence, pour faire entrer ces perceptions en comptabilité, effectuer la conversion en francs français, d'après le cours qui leur était indiqué.

Il fut prévu, à cet effet, un carnet spécial à 2 feuillets à établir simultanément au décalque, et dont l'un était adressé en fin de mois au Contrôle des Recettes. Il ne fut pas ouvert de rubrique spéciale dans le compte courant mensuel de la gare, et les produits de la télégraphie privée prirent donc place dans les « Recettes diverses en dehors du trafic ».

De plus, comme aux termes des accords intervenus avec la Reichspost, la Régie devait conserver la totalité de la taxe pour les télégrammes remis dans une gare et parvenus exclusivement par les fils du Chemin de Fer, tandis qu'elle ne devait recevoir que les 4/10^e de la taxe intérieure allemande pour les télégrammes transmis ou reçus par l'intermédiaire d'un bureau des Télégraphes, il fut prévu la tenue, par les gares intéressées :

- 1^o d'un état modèle A pour les télégrammes expédiés,
- 2^o d'un état modèle B pour les télégrammes reçus.

Ces états étaient présentés, en fin de mois, à l'acceptation du Chef de bureau local de la Reichspost qui signait la balance prévue sur l'état modèle A. Le règlement avec la Reichspost s'effectuait à l'aide des dits états, par l'intermédiaire de la Comptabilité Générale et des Finances, compte tenu par ailleurs des abonnements téléphoniques dus par la Régie.

c) Reprise du trafic avec les T.N.O. et avec la Zone de Cologne.

Ce trafic fut repris à la suite des Accords de Mayence intervenus avec la Reichsbahn le 1^{er} Décembre 1923 pour les T.N.O. et le 16 Février 1924 pour la zone de Cologne.

Pour le trafic Régie /Régie ou au delà, en transit par la zone de Cologne, aucune difficulté ne se présenta jusqu'au 15 Mai 1924 ; la tarification et la comptabilisation s'effectuèrent comme s'il s'agissait de trafic intérieur et la Régie conserva toute la taxe.

Quant aux relations de ou pour les gares de la zone de Cologne elle-même, la taxation devait être faite d'après les tarifs de la Reichsbahn, exprimés en marks-or, pour le parcours à l'intérieur de la zone, et d'après les tarifs de la Régie, exprimés en francs français, pour le parcours sur la Régie. Dans les deux sens, les envois étaient effectués en port payé de bout en bout. Aucune complication autre que celle de la taxation en marks-or et de la conversion de ces derniers en francs n'exista non plus pour ce trafic jusqu'au 15 Mai 1924, les accords avec la Reichsbahn prévoyant,

en effet, un régime de règlement très simple (conservation par la Régie de l'intégralité des taxes perçues au départ de ses gares ; reversement par la Reichsbahn de la moitié des perceptions faites par ses gares pour les envois à destination de la Régie).

Il fut cependant prescrit aux gares de tenir des carnets d'expéditions et d'arrivages distincts pour le trafic avec les gares de la zone de Cologne.

A partir du 16 Mai 1924, la Reichsbahn ayant dénoncé les Accords du 16 Février 1924 et réclamant une part des taxes pour tout le trafic en transit par la zone de Cologne, le travail des gares se trouva compliqué.

Indépendamment de l'application des tarifs de la Reichsbahn en marks-or pour tout parcours effectué dans la zone de Cologne, il fallut prescrire aux gares, pour permettre la répartition des taxes et leur règlement avec la Reichsbahn, la tenue de relevés spéciaux voyageurs, bagages, colis express, messageries et petite vitesse. Le supplément de travail qui en résulta fut très appréciable.

Pour les relations avec les gares de l'Allemagne non occupée, le trafic ne fut jamais considéré comme trafic direct, chaque administration taxant et percevant elle-même le montant de la taxe lui revenant d'après ses propres tarifs.

En conséquence, il fut fait usage, dans les 2 sens, des imprimés de service intérieur, avec taxation en port payé jusqu'au point de démarcation Régie-Reichsbahn, le prix du parcours depuis ce point jusqu'à destination étant fixé par la gare d'arrivée et encaissé du destinataire.

Des registres d'expéditions et d'arrivages spéciaux furent, toutefois, affectés à ce trafic.

De plus, les gares de démarcation Régie-Reichsbahn, au nombre de 32, furent munies d'une consigne spéciale fixant les règles à suivre au point de vue :

1^o des frais de douane et de formalités en douane (le cordon douanier fut maintenu entre les Territoires Occupés et l'Allemagne non occupée jusqu'au début de Septembre 1924) ;

2^o de l'échange avec la Reichsbahn de bordereaux de transmission à créer, en trois exemplaires, au décalque ;

3^o de la régularisation comptable des envois acceptés à tort, soit par des gares de la Reichsbahn, soit par des gares françaises ou belges, directement en transit par les lignes de la Régie.

d) Règlements périodiques dans les gares.

Le régime du règlement en compte courant dans les gares était très utilisé en Allemagne.

La Reichsbahn accordait le règlement mensuel (hebdomadaire à par-

tir de la dévalorisation constante du mark), contre garantie ou caution égale à une fois et demie le montant du découvert moyen ainsi constitué ; la garantie ou caution était donnée par une banque agréée par la Reichsbahn ou faisait l'objet d'un dépôt de titres ou d'espèces.

La Reichsbahn percevait une taxe de 3 ‰ sur le montant des sommes réglées dans ces conditions ; un intérêt de 5 % était prévu en cas de retard dans le règlement.

Dès la reprise du trafic, la Régie accorda aux firmes qui en faisaient la demande des facilités de paiement analogues, sans percevoir, toutefois, la taxe de 3 ‰.

Le règlement était fait hebdomadairement et pouvait s'effectuer en espèces, par chèque ou par virement ; il était préalablement exigé le versement, dans la Caisse Centrale de la Régie, d'un dépôt de garantie en espèces non productif d'intérêt, et égal au découvert moyen résultant du règlement hebdomadaire.

Seuls les gros fournisseurs de la Régie, ainsi que certaines Municipalités, étaient dispensés du dépôt de garantie.

Les gares remettaient les récépissés aux intéressés, au fur et à mesure des expéditions ou des livraisons, contre simple émargement sur un registre ou bordereau spécial ; celui-ci était arrêté chaque lundi et amorti par un versement en espèces ou par chèque.

Le nombre des firmes autorisées à régler hebdomadairement dans les gares s'est élevé à 352.

A un moment donné, les grosses firmes du bassin de la Ruhr demandèrent à se rendre solidaires vis-à-vis de la Régie, en cas de non-paiement de l'une d'elles, et à régler en un chèque unique remis par un bureau spécial à Essen ; le règlement par chèque unique fut accepté, mais la Régie crut devoir maintenir le dépôt de garantie. Les firmes en question, dont le but était surtout d'éviter l'immobilisation de sommes importantes, renoncèrent alors à leur proposition.

e) Factage et camionnage.

Les entrepreneurs des services de factage et de camionnage étaient tenus de percevoir eux-mêmes des expéditeurs ou des destinataires, selon le cas, le montant des taxes prévues dans les traités passés avec la Régie ; l'organisation de la comptabilité fut, par conséquent, très simple, attendu qu'elle ne portait que sur le montant des titres remis aux camionneurs ou restitués par ces derniers en cas de litige.

f) Compagnies secondaires.

Les tarifs de ces Compagnies étant exprimés en marks-or, il ne fut pas prévu d'échange de débits. Bien que les transports fussent acceptés directement pour la destination définitive, toutes les compagnies secondaires (à l'exception du Chemin de Fer de Bonn à Cologne qui fut traité comme ligne de la Reichsbahn), furent considérées comme de simples camionneurs et il y eut, par conséquent, dans tous les cas, réfection d'écritures au point de transit avec la Régie.

Au départ, les petites Compagnies étaient autorisées à faire suivre des débours de peu d'importance (frais de transbordement ou divers, par exemple); les débours relativement importants devaient suivre en remboursements.

A l'arrivée, elles étaient tenues d'acquitter les frais de transport Régie, avant d'assurer la continuation des transports sur leur réseau. Certaines Compagnies secondaires bénéficièrent du règlement périodique dans les mêmes conditions que les firmes ordinaires.

CHAPITRE II

CONTROLE DES RECETTES

A. - CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Antérieurement à l'uniformisation de la comptabilité des gares, réalisée dans les conditions indiquées au chapitre précédent, chaque Direction régionale effectuait, par ses moyens et d'après des méthodes assez dissemblables, la vérification des opérations comptables concernant le trafic entre ses propres gares. Par contre, le contrôle du trafic entre gares de Directions différentes ne pouvait être assuré ; cette opération aurait nécessité, en effet, des échanges impraticables de feuilles et relevés d'expéditions et d'arrivages, de billets voyageurs et bulletins bagages recueillis, etc., entre les services intéressés des 6 Directions régionales.

A la Direction Générale, il n'existait pas, au début, de Contrôle des Recettes proprement dit, mais seulement un service dépendant de la Comptabilité Générale, et qui, en plus des directives à donner, au point de vue comptable, aux Directions régionales, et de la préparation des instructions d'ensemble, était chargé :

— de l'établissement des factures des transports à régler en compte (Réparations, Restitutions, etc.) ;

— de la ventilation et du règlement du trafic direct voyageurs et bagages avec les Réseaux d'Alsace et de Lorraine, de l'Est, du Nord, de la Belgique, de la Sarre et du Luxembourg ;

— de la centralisation des statistiques du trafic fournies par les Directions régionales ;

— de la liquidation des ordres de transport militaires.

Ce n'est qu'après l'uniformisation de la comptabilité des gares que ce service prit plus d'extension. Il fut alors rattaché au Service Central de l'Exploitation, et son développement fut poussé activement, de manière à représenter un véritable Service de Contrôle des Recettes pouvant répondre, non seulement à toutes les exigences du trafic intérieur Régie, mais aussi à celles du trafic direct avec les Réseaux voisins. Ces exigences, en raison de la situation géographique des lignes de la Régie, devaient forcément être considérables dans l'avenir.

Bien que les cadres en personnel des Réseaux français et belges fussent très restreints au début, il fut prévu que ce service comporterait, indépendamment d'un bureau de Secrétariat :

- une section Trafic voyageurs et bagages ;
- une section Trafic G.V. et P.V. ;

- une section Liquidation des transports à régler en compte ;
- une section Comptabilité d'ensemble et Statistique ;
- une section de Contrôleurs et d'Inspecteurs chargés d'enquêtes et de vérifications dans les gares.

La consigne générale et les consignes particulières des différents bureaux furent mises rapidement sur pied et distribuées à tous les agents intéressés, afin qu'ils pussent bien comprendre l'organisation du service et que les mutations futures entre bureaux pussent s'effectuer sans à coup.

La constitution pratique des différents bureaux présenta, toutefois, des difficultés, même après la cessation de la résistance passive, car l'apport en personnel qualifié allemand se réduisit à une quinzaine d'unités. Il convient, en effet, de remarquer que sous le régime Reichsbahn, les gares exploitées par la Régie dépendaient, au point de vue comptable :

- celles de la partie nord-est du Réseau, du Contrôle d'Elberfeld ;
- celles de la partie centrale du Réseau, du Contrôle de Cologne ;
- celles de la partie sud, du Contrôle de Darmstadt, à l'exclusion des lignes du Palatinat qui dépendaient du Contrôle de Ludwigshafen.

Parmi les agents provenant des Contrôles allemands, la Régie ne pouvait guère utiliser que ceux du Contrôle de Ludwigshafen restés en Territoires Occupés ; mais une partie de ces agents était nécessaire à la Direction régionale, et, d'ailleurs, des difficultés de logement s'opposèrent à leur envoi à Mayence.

Il fallut, par conséquent, recruter, dans une proportion relativement considérable, du personnel auxiliaire français et belge, ainsi que du personnel étranger pris parmi la colonie russe de Wiesbaden et parmi la population allemande. Sur un effectif total de 220 unités que comprit en dernier lieu le Contrôle des Recettes, 130 étaient des auxiliaires qu'on dut former rapidement.

Ce Service, qui ne disposait, au début, que de quelques pièces dans l'hôtel de la Direction régionale de Mayence, put s'installer en Décembre 1923 dans les vastes locaux de l'Oberrealschule, réquisitionnée pour servir d'annexe à la Direction Générale.

En raison, d'une part, des difficultés matérielles que présentait, au début, l'installation du Contrôle, et, d'autre part, de l'intérêt qu'il y avait à faire surveiller, par les Directions régionales, le travail comptable à l'aide de la situation journalière, qui formait la base de la comptabilité et de la statistique, trois étapes furent prévues pour aboutir à l'organisation définitive du Contrôle des Recettes.

Un exposé des deux premières étapes est donné ci-après.

Quant à la troisième étape, qui devait comporter la suppression de la situation journalière et enlever aux Directions régionales tout travail

de comptabilité des gares, elle devait être réalisée en Août 1924 ; mais on renonça à son application lorsque la Conférence de Londres eut décidé du sort de la Régie.

Au cours de la première étape, les Directions régionales fonctionnaient comme Contrôles régionaux, en centralisant les situations journalières et comptes courants mensuels de leurs gares, et en envoyant au Contrôle des Recettes l'ensemble des pièces du trafic, à l'exception des bordereaux du trafic Voyageurs et Bagages, qu'elles vérifiaient, dans toute la mesure du possible, par leurs propres moyens.

B. - ORGANISATION DU CONTROLE DES RECETTES PREMIÈRE ÉTAPE

Après l'uniformisation de la comptabilité des gares, il fut, par voie de conséquence, procédé à l'uniformisation de la comptabilité des Caisses principales existant au siège de chaque Direction régionale, et des opérations à faire par chacun des 6 Contrôles régionaux.

a) Caisses principales.

La Caisse principale existant dans chaque Direction régionale était chargée spécialement :

1° de centraliser les fonds disponibles des gares et stations et de leur fournir des fonds de subvention ;

2° de verser les fonds disponibles aux payeurs du Trésor et de retirer, le cas échéant, des caisses de ces comptables, les fonds nécessaires aux besoins du service. Les gares de Wiesbaden, Bad-Kreuznach, Landau, Düsseldorf Hbf., Dortmund, Bonn, Coblenz, Kaiserslautern, Neustadt, Siegburg, Duisbourg et Bochum, sièges de bureaux de payeurs à l'Armée du Rhin, effectuaient des versements et des retraits de fonds dans les mêmes conditions que les Caisses principales ;

3° de recevoir et de transmettre à la Comptabilité Générale, toutes les pièces de dépenses payées par les gares et stations ou par la Caisse principale elle-même.

La Caisse principale ne devait jamais effectuer de paiements ou d'encaissements concernant le trafic proprement dit, ceux-ci étant réservés à la Caisse de la gare du siège de la Direction.

Tout comme dans les gares, il fut ouvert, dans chaque Caisse principale, autant de comptes de caisse qu'il existait de devises différentes couramment acceptées (francs français, francs belges, marks). La comptabilisation était faite séparément, sans jamais effectuer d'opérations de

change, en dehors de celles de certaines devises étrangères exceptionnellement acceptées et versées par les gares pour leur valeur en francs français, ou sauf cas exceptionnels spécialement autorisés par le Président de la Direction. Dans tous les cas, le gain ou la perte au change, ou le virement d'une caisse sur l'autre, devaient ressortir clairement sur les livres de caisse et sur les situations mensuelles auxquelles étaient, d'ailleurs, à annexer les bordereaux de change justificatifs.

Les versements reçus des gares par la Caisse principale étaient récapitulés sur un état journalier qui était transmis, avec les bordereaux de versement créés par les gares, au Contrôle régional.

De même, un état journalier spécial destiné au Contrôle régional était établi pour les envois de fonds effectués aux gares par la Caisse principale.

b) Contrôles régionaux.

Le rôle des Contrôles régionaux consistait :

— à assurer l'approvisionnement des billets voyageurs aux gares, par l'intermédiaire du Contrôle des Recettes et de l'Atelier de fabrication de Mayence ;

— à établir la statistique hebdomadaire des produits et des quantités, à l'aide des renseignements pris sur les situations journalières des gares ;

— à pointer journallement et en fin de mois la contre-partie des opérations des gares avec celles de la Caisse principale, pour ce qui concerne les versements et les fonds de subvention ;

— à rapprocher les accusés de réception des versements de chèques, virements et pièces de dépenses, effectués directement par les gares au Service de la Comptabilité Générale et des Finances, récépissés que ce Service retournait aux gares par l'intermédiaire des Contrôles régionaux.

— à s'assurer, en fin de mois, de la rentrée de la comptabilité mensuelle de toutes les gares de leur Direction, et à pointer les comptes courants mensuels avec les totaux accusés par les états récapitulatifs mensuels Voyageurs, Bagages, Expéditions, Arrivages, Recettes diverses, Remboursements, Indemnités, Détaxes, Factures des transports à régler en compte ;

— à établir un état récapitulatif général des comptes courants des gares ;

— à vérifier en détail les bordereaux Voyageurs et Bagages des gares et à effectuer des rapprochements par épreuves avec les billets et bulletins de bagages recueillis.

Les Contrôles régionaux débitaient ou créditaient les gares, par Avis de rectification, du montant des différences ou erreurs constatées à la suite

de ces vérifications et pointages et établissaient un état récapitulatif des rectifications opérées.

Ils transmettaient, le 20 de chaque mois pour le mois précédent, au Contrôle des Recettes à Mayence, avec les états récapitulatifs correspondants, l'ensemble de la comptabilité, à l'exception de celle du trafic Voyageurs et Bagages du trafic intérieur.

Ils devaient, de plus, s'assurer, avant de les transmettre également au Contrôle des Recettes, que les totaux des situations de la Caisse principale concordaient, pour ce qui concerne les versements des stations ou les envois de fonds de subvention, avec les totaux correspondants de l'état récapitulatif général des comptes courants des gares ; les différences étaient, le cas échéant, justifiées par un bordereau des rectifications faites ou des espèces en cours de route au moment de l'arrêté de la dernière journée du mois.

C. - ORGANISATION DU CONTROLE DES RECETTES DEUXIÈME ÉTAPE

Dès que l'installation du Contrôle des Recettes à l'Oberrealschule fut terminée et que l'on disposa de locaux assez vastes pour y amener les agents des Contrôles régionaux chargés de l'approvisionnement des gares en billets voyageurs, du pointage des bordereaux voyageurs et du rapprochement par éprouves des billets et bulletins bagages recueillis, les Contrôles régionaux furent débarrassés de cette partie du service.

La section du trafic Voyageurs et Bagages du Contrôle des Recettes s'augmenta ainsi de 80 agents ou auxiliaires, et la concentration du travail permit d'obtenir une vérification plus satisfaisante et portant sur l'ensemble du trafic.

Le rôle des Contrôles régionaux se borna donc, à partir de ce moment, au pointage des situations journalières et des comptes courants mensuels, à l'établissement des récapitulations générales mensuelles, et à la transmission de l'ensemble de la comptabilité au Contrôle des Recettes, à Mayence.

L'organisation du Contrôle des Recettes fut alors la suivante :

a) Section du Trafic Voyageurs et Bagages.

Cette section comprenait 4 bureaux, respectivement chargés :

Premier Bureau : de la vérification des demandes de billets et de cartes d'abonnement des gares, de la prise d'attache des fournitures par guichet, des relations avec l'atelier de fabrication des billets, des règlements afférents aux trains spéciaux et aux coupons d'agences de voyages.

Deuxième Bureau : de la vérification des bordereaux mensuels voyageurs, des rapprochements à faire par épreuves entre ces bordereaux, les billets recueillis et les registres d'attachement des billets fournis aux gares, de la vérification des états de perceptions supplémentaires et des états de primes à allouer aux Contrôleurs de route et agents contrôleurs à l'arrivée. Ce bureau était divisé en 6 groupes (un par Direction régionale).

Troisième Bureau : de la ventilation des bordereaux voyageurs et bagages du trafic international, de la vérification des bordereaux reçus des réseaux voisins.

Quatrième Bureau : du classement des billets et bulletins bagages recueillis, de la vérification des bordereaux mensuels des bagages et colis express, de l'établissement des comptes du trafic voyageurs et bagages intéressant la zone de Cologne.

b) Section du Trafic G.V. et P.V.

Cette section comprenait 4 bureaux, respectivement chargés :

Premier Bureau : du dépouillement des bordereaux d'arrivages et de leur rapprochement avec les comptes courants mensuels et avec les déclarations d'expédition.

Deuxième Bureau : du reclassement, par gares expéditrices, des déclarations d'expédition et de leur rapprochement avec les bordereaux d'expéditions des gares expéditrices.

Troisième Bureau : de la vérification des taxes d'après les déclarations d'expédition.

Quatrième Bureau : de la vérification et de l'échange des bordereaux d'expéditions et d'arrivages du trafic direct avec les Réseaux d'Alsace et de Lorraine, du Nord, de l'Est, de la Belgique, et de l'établissement des comptes du trafic G.V. et P.V. intéressant la zone de Cologne.

L'effectif de cette section ne dépassa pas 60 agents ; comme, à partir de Mars 1924, le nombre mensuel des expéditions G.V. et P.V. atteignit 650.000, ce qui aurait nécessité un personnel double de celui dont elle disposait, la vérification des taxes ne put être faite que par épreuves et, à partir de Juin 1924, où le nombre d'expéditions dépassa un million, il devint nécessaire de réduire à des épreuves le pointage à l'arrivage, le pointage à l'expédition étant maintenu intégralement.

Cette obligation ne pouvait, d'ailleurs, avoir de conséquences sérieuses, attendu que les bordereaux d'expéditions comportaient tous les articles, tant en port payé qu'en port dû, et que le pointage à l'expédition, après reclassement des feuilles par gares expéditrices, permettait de constater

que des articles n'étaient pas pris en charge par les gares destinataires, s'ils n'étaient pas pointés sur les bordereaux d'expéditions.

c) Section de Liquidation des transports à régler en compte.

Cette section comprenait 2 bureaux, respectivement chargés :

Premier Bureau : de la taxation des bons de transport des Services de Restitutions (S.F.R., S.B.R., S.I.R., M.I.C.U.M., Cheptel, etc.) et de l'établissement des factures à présenter à ces Services ; de la vérification des états de décompte établis par les bureaux des charbons à la sortie et de l'établissement des factures à présenter à l'Office des Houillères Sinistrées, au Comptoir belge des Charbons allemands et à la Mission italienne :

— de la taxation des transports divers effectués sans paiement préalable (poste allemande, M.I.C.U.M., Compagnie des Wagons-Lits, Mines domaniales de la Sarre, etc.) ;

— de la taxation des transports effectués pour le compte des Services de la Régie (Voie, Traction, Approvisionnements Généraux).

Deuxième Bureau : de la liquidation des ordres de transport militaires ; la taxation était faite séparément pour chaque envoi en ce qui concerne les ordres de transport grand modèle (trains complets de troupes et matériel, wagons complets de marchandises), et d'après un coefficient moyen obtenu à l'aide d'un sondage mensuel portant sur 500 ordres français et 500 ordres belges, en ce qui concerne les ordres de transport de petit modèle (militaires voyageant isolément ou en petits groupes).

Le nombre mensuel des ordres de transport liquidés dans ces conditions était d'environ 10.000 pour les grands modèles et 80.000 pour les petits modèles.

Indépendamment des registres d'ordres spéciaux à chaque débiteur, il était tenu, dans cette section, un registre donnant la décomposition du montant des factures par mois de trafic, de manière que les produits pussent être imputés aux mois correspondants, quelle que fût la date effective de l'encaissement.

L'amortissement du registre des factures et des comptes courants était effectué au fur et à mesure des crédits donnés par le Service de la Comptabilité Générale et des Finances, chargé des encaissements.

d) Section de la Comptabilité et de la Statistique.

L'évaluation des produits et des quantités était faite, hebdomadairement, à l'aide des états récapitulatifs des situations journalières des gares, que les Directions régionales adressaient au Contrôle des Recettes le jeudi de chaque semaine, pour la semaine précédente.

Les totaux obtenus étaient affectés des corrections justifiées par le solde approximatif, en plus ou en moins, du trafic direct voyageurs et bagages avec les réseaux en trafic direct (Alsace et Lorraine, Nord, Est, Belgique, etc.), ainsi qu'avec la Reichsbahn pour ce qui concernait la zone de Cologne.

Les produits des transports militaires, des transports de Réparations et Restitutions, etc., étaient évalués d'après les tonnages au départ, et d'après un prix moyen par tonne, basé sur les factures des mois précédents.

Les produits divers encaissés directement par la Caisse Centrale étaient également ajoutés.

Par contre, le montant des débours et des remboursements compris dans les encaissements à l'arrivée était déduit des produits.

Il était établi des évaluations mensuelles en scindant, le cas échéant, la semaine empiétant sur 2 mois.

Ces évaluations étaient rapprochées ultérieurement des chiffres des produits réels accusés par les états comptables, et des corrections en plus ou en moins étaient opérées, s'il y avait lieu, sur la publication des mois suivants.

Les chiffres des produits réels mensuels étaient obtenus, pour chaque nature de trafic, à l'aide d'un registre spécial dit « Registre des produits », comprenant, en premier lieu, la récapitulation générale des produits mensuels d'après les états récapitulatifs des contrôles régionaux.

Les totaux fournis par cette récapitulation générale étaient affectés des sommes à ajouter ou à déduire après ventilation des débours, remboursements, taxes d'assurance, taxes et rectifications adressées aux gares, — ou après établissement des comptes de trafic direct avec les réseaux voisins et des factures de transports à régler en compte (Réparations, Restitutions, etc.).

La comptabilité proprement dite était tenue en partie double, à l'aide de fiches spéciales indiquant, pour chaque opération, le compte à débiter, le compte à créditer, et le montant de l'écriture.

Les fiches étaient établies :

1° par le Bureau de la Comptabilité pour la passation en écritures des états récapitulatifs mensuels des gares et des Caisses principales, des écritures d'ordre, et, d'une manière générale, de toutes les opérations n'intéressant pas les autres bureaux ;

2° par le Bureau des factures pour l'inscription en compte et le règlement des transports à régler périodiquement, sur factures du Contrôle des Recettes ;

3° par les Bureaux des voyageurs et des marchandises pour l'inscription en compte et le règlement des comptes de trafic direct.

e) Divers comptes ouverts.

Les comptes ouverts au Contrôle Central des Recettes se subdivisaient en 6 catégories :

Comptes des gares et Caisses principales, dont le solde représentait la valeur des espèces francs français, francs belges, marks et autres devises en caisse dans les gares et Caisses principales de la Régie.

Comptes de factures, dont le solde représentait le montant des sommes à recevoir des Services de Réparations, de Restitutions, etc...

Comptes de Trafic direct, exprimant le solde en faveur de la Régie ou des Réseaux en relations de trafic direct.

Compte Comptabilité Générale, dépouillé en 18 paragraphes pour le débit et 10 pour le crédit, et résumant les opérations effectuées entre le Contrôle des Recettes et le Service de la Comptabilité Générale.

Comptes d'Ordre, reprenant les détaxes, indemnités, bénéfiques et pertes au change, remboursements, débours, sommes à régulariser, changes, espèces en route, rectifications, débits d'agents.

Comptes de Recettes, donnant, par nature de trafic, le montant mensuel net des recettes à imputer par la Comptabilité Générale.

Les relations avec le Service de la Comptabilité Générale et des Finances s'établissaient par « Certificats de paiement » en ce qui concerne les sommes à encaisser.

La contre-partie des opérations des Caisses principales avec la Caisse Centrale s'établissait à l'aide des relevés fournis périodiquement par le Service de la Comptabilité Générale et des Finances, pour les sommes versées ou retirées par elles aux Secteurs du Trésor.

Le Service de la Comptabilité Générale remettait également au Contrôle des Recettes, en lui donnant un crédit correspondant, le relevé des chèques, virements et pièces de dépenses que les gares lui avaient adressés directement.

La balance générale des écritures d'après le grand livre était remise, pour chaque mois, au Service de la Comptabilité Générale, en même temps que l'état des recettes réelles.

La mise sur pied du contrôle de la comptabilité des premiers mois, d'après la méthode qui vient d'être exposée, fut laborieuse en raison des difficultés qu'éprouvèrent les Directions régionales à dresser, rétroactivement, les récapitulatifs généraux des comptes courants des gares et des Caisses principales, ainsi que des complications entraînées par la

conversion, en francs français, des sommes encaissées ou payées en francs belges ou en marks, toute la Comptabilité d'ensemble devant, nécessairement, être tenue en francs français.

D. - INSPECTEURS ET CONTRÔLEURS DE COMPTABILITÉ

Dès le mois de Mai 1923, des directives furent données aux Présidents de Direction pour faire procéder, dans les gares, à des vérifications comptables par des Inspecteurs et des Contrôleurs de comptabilité qui feraient, en outre, l'éducation professionnelle des agents inexpérimentés, et exerceraient une surveillance d'ensemble sur le service commercial.

Il fut prévu, à cet effet, pour l'établissement des rapports, un imprimé bilingue très simple, comprenant 4 tableaux :

Le premier tableau était réservé à la situation des diverses caisses de gares, le second à la récapitulation des opérations de comptabilité en partant des soldes du mois précédent, le troisième à la situation des comptes d'arrivages G.V. et P.V., le quatrième aux observations ou propositions de l'Inspecteur ou du Contrôleur.

Il fut entendu que les Inspecteurs et Contrôleurs de comptabilité resteraient provisoirement attachés aux Directions régionales, et qu'ils seraient rattachés au Contrôle des Recettes après réalisation de l'organisation définitive, tout en continuant à résider sur les points du Réseau offrant les meilleures communications pour visiter les sections de ligne qui leur seraient respectivement attribuées.

Le nombre des Inspecteurs et Contrôleurs fut d'abord de 2 par Direction, choisis, soit parmi les agents de ce grade, soit parmi les Sous-Chefs de gare et Chefs de bureau de gare en service à la Régie. L'effectif de ces fonctionnaires put être accru au fur et à mesure que se développa le trafic, et il atteignit finalement le nombre de 32 répartis à peu près également entre les 6 Directions.

De plus, un groupe de 3 Inspecteurs fut affecté au Contrôle des Recettes, pour procéder à des contre-vérifications et aux enquêtes spéciales sur l'ensemble du Réseau.

Les rapports des Inspecteurs et Contrôleurs étaient examinés en premier lieu par les Directions régionales qui les transmettaient au Contrôle des Recettes, en faisant connaître la suite donnée et en proposant, le cas échéant, les mesures utiles pour la régularisation des erreurs constatées.

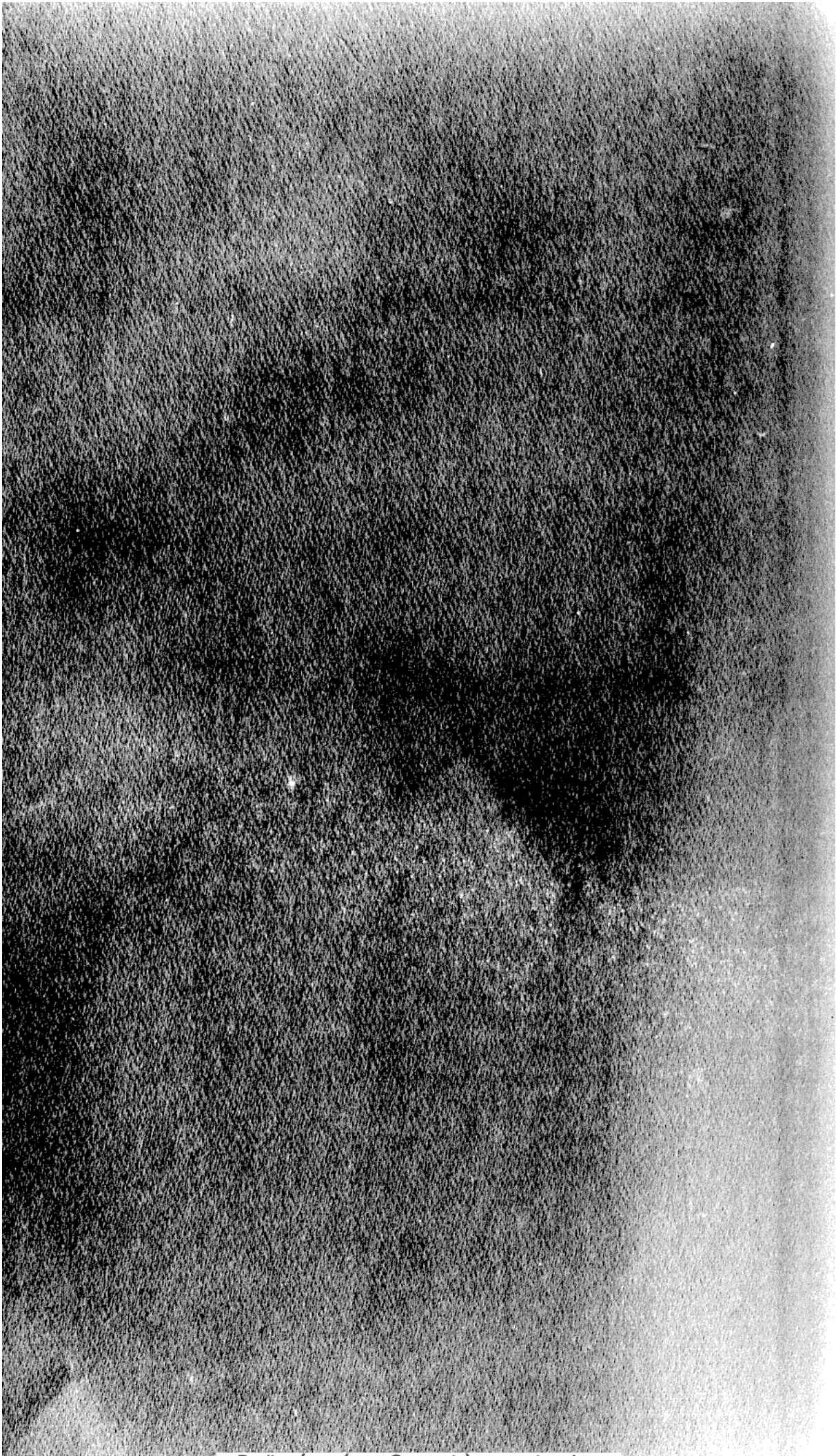
A la cessation de la résistance passive, les Inspecteurs et Contrôleurs de comptabilité remplirent, plus particulièrement, le rôle d'instructeurs auprès des agents comptables allemands, en s'aidant d'un interprète lorsqu'ils ne connaissaient pas la langue allemande. A partir de cette époque,

d'ailleurs, ils furent, dans une certaine mesure, doublés par des fonctionnaires allemands choisis parmi des Inspecteurs ou des Inspecteurs principaux. Ceux-ci furent spécialement chargés de la vérification des comptes tenus par leurs compatriotes.

A partir de Janvier 1924, le service de vérifications comptables fonctionna régulièrement et le nombre des vérifications atteignit une moyenne de 280 par mois, ce qui équivalait à la vérification de chaque gare tous les 4 mois environ.

Dans le courant de Septembre 1924, après que le sort de la Régie eut été décidé à Londres, le Service Central du Mouvement, abandonnant la réalisation de certaines organisations, put céder au Contrôle des Recettes 10 Inspecteurs et Contrôleurs qui participèrent aux contre-vérifications et enquêtes, ainsi qu'à la préparation de la liquidation de ce Service.





TROISIÈME PARTIE

**SERVICE DE LA VOIE, DES TRAVAUX
ET DES BATIMENTS**

TITRE I

**ORGANISATION GÉNÉRALE,
ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE**

CHAPITRE I

**SERVICE CENTRAL DE LA VOIE, DES TRAVAUX
ET DES BATIMENTS**

Les fonctions de Chef de Service de la Voie, des Travaux et des Bâtiments avaient été confiées au Directeur-adjoint belge de la Régie. Il lui était adjoint un Ingénieur en chef, du Réseau de l'État belge.

Le Service Central de la Voie, des Travaux et des Bâtiments devait comporter 6 grandes divisions, savoir :

1^o *Service des études et des travaux neufs, Ouvrages d'Art* : Étude et construction de lignes nouvelles ainsi que mise à double voie des lignes à voie unique et construction d'ouvrages d'art.

2^o *Service de la Voie proprement dite* : Travaux d'entretien de la voie et d'aménagement des gares des lignes exploitées, à partager territorialement en 2 grandes subdivisions s'occupant respectivement l'une des 3 Directions régionales du Nord, l'autre des 3 Directions régionales du Sud.

3^o *Service des bâtiments* : Construction de bâtiments et de gares couvertes. — Installations intérieures : chauffage, éclairage, mobilier, hygiène.

4^o *Service de la signalisation et des enclenchements* : Cabines électriques et mécaniques. — Block-system. — Téléphones et télégraphes.

5^o *Service des approvisionnements de la voie* : Achat et réception du matériel. — Gestion des dépôts. — Contrôle.

6^o *Secrétariat de la Voie et des Bâtiments* : Réception et ouverture des plis. — Affaires spéciales. — Organisation des bureaux, avec, en outre,

mission de direction et de contrôle sur 2 subdivisions : bureau du personnel, bureau de la comptabilité des dépenses.

Dans cette organisation, le Chef-adjoint du Service de la Voie, des Travaux et des Bâtiments était investi d'une mission de contrôle sur l'ensemble des Services techniques et administratifs. Chaque division technique était dirigée par un fonctionnaire Chef de Service ; à chaque division technique correspondait une section administrative. Quant aux 2 subdivisions du Secrétariat, la surveillance de chacune d'elles était dévolue à un Chef de Bureau.

La réalisation de l'organisation en question fut subordonnée à l'arrivée de renforts de personnel technique et administratif provenant des Réseaux français et belges. Entre temps, le personnel du Service Central dut se dépenser pour assurer toutes les besognes dans les diverses branches du service. C'est ainsi que, pendant plusieurs mois, d'une part, les agents du Secrétariat de la Voie s'occupèrent, outre les questions de personnel et de comptabilité, des dépenses, des accidents, des vols, des incendies, des sabotages, etc., et que, d'autre part, il n'y eut qu'une section administrative commune à tous les Services techniques pour traiter, d'après les directives des fonctionnaires intéressés, les diverses questions ressortissant à chacun d'eux. C'est ainsi, également, que le Chef-adjoint du Service dut assurer personnellement, simultanément, la direction de plusieurs branches du service technique, en particulier de celle des travaux neufs et ouvrages d'art, ainsi que de celle des bâtiments, tout en intervenant dans les services de la voie proprement dite, des approvisionnements et de la signalisation.

Le 8 Avril 1923, au moment du transfert à Mayence du siège de la Direction Générale de la Régie, le Service Central de la Voie, des Travaux et des Bâtiments ne comportait encore que 18 unités, se répartissant comme suit :

Personnel dirigeant : le Directeur-adjoint belge, Chef du Service, et l'Ingénieur en chef, Chef-adjoint du Service.

Personnel technique : un ingénieur, 2 inspecteurs techniques, un chef de section, 4 chefs de district, un piqueur, un dessinateur.

Personnel administratif : un chef de Secrétariat, un sous-chef de bureau, un employé principal, 2 employés, une dactylographe.

A la date du 31 Octobre 1923, au moment où la résistance passive prenait fin, ses effectifs n'atteignaient encore que 34 unités (non compris les électriciens des brigades belges de signalisation, mises par le Service Central à la disposition des Directions régionales pour l'initiation du personnel à la manœuvre des appareils de sécurité), après s'être accru des unités indiquées ci-après : 2 chefs de bureau de dessin, un dessinateur, 3 inspecteurs de signalisation, 6 employés, un traducteur, une dactylographe, 2 huissiers.

Ces renforts avaient permis, d'une part, de créer le Service des Bâtiments (2 unités) et, d'autre part, d'affecter un personnel administratif distinct au Secrétariat proprement dit (4 unités), aux bureaux du personnel (3 unités) et de la comptabilité (1 unité) ainsi qu'au service de la signalisation (1 unité) ; le reliquat du personnel administratif (4 unités) continuait à s'occuper des questions ressortissant aux autres services (bâtiments, voie, approvisionnements, travaux neufs et ouvrages d'art). Quant au bureau de dessin, il était partagé en 2 sections, l'une s'occupant des plans relatifs aux bâtiments et aux ouvrages d'art, l'autre des documents relatifs à la voie et à la signalisation.

Au début de 1924, après que les cheminots allemands eurent repris leur service, l'organisation du Service Central de la voie pouvait être considérée comme définitivement réalisée. Les effectifs comportaient alors 90 agents environ, dont 80 unités franco-belges. Les renforts venus de Belgique et de France, le recrutement d'auxiliaires franco-belges et les cheminots allemands avaient permis, notamment, de compléter les cadres techniques des divers services, de mettre à la disposition de chacun d'eux un personnel de dessinateurs distinct, de partager la besogne administrative du service de la voie proprement dite entre 3 sections composées chacune d'un personnel spécialisé (travaux — accidents — terrains et raccordements), enfin de créer un Service des Approvisionnements pourvu d'un personnel technique et administratif, dont le contingent fut renforcé, par la suite, à mesure que la nécessité s'en fit sentir.

Les locaux du bâtiment de la Direction Générale de la Régie étant devenus insuffisants pour caser tout le personnel des divers services, il avait fallu se résoudre à loger ailleurs plusieurs subdivisions ; c'est ainsi que les divers bureaux du Service des Approvisionnements de la Voie furent transférés à Wiesbaden, dans une Annexe de la Régie, peu après sa création. Il fut nécessaire, dès lors, d'accorder à ce service un renfort de plusieurs unités pour s'occuper tant des questions de personnel à soumettre aux bureaux de Mayence que de la rédaction des documents relatifs à la comptabilité des dépenses.

En Août 1924, au moment où la Conférence de Londres décida de remettre l'exploitation du réseau rhénan à la Société des Chemins de Fer allemands qu'on venait de créer, l'organisation du Service Central de la Voie, des Travaux et des Bâtiments et ses effectifs correspondaient à ce qui suit :

**a) Service des Études et des Travaux neufs.
Ouvrages d'art.**

Attributions : programmes des travaux de premier établissement ; correspondance y relative et renseignements en vue de l'élaboration du budget des dépenses d'établissement. — Vérification de la stabilité

des ouvrages d'art ; études de reconstruction et de consolidation des ouvrages.

Personnel : un ingénieur en chef, 2 ingénieurs, un traducteur, un dessinateur.

b) Service de la Voie proprement dite.

Attributions : 1° *Terrains* : acquisition et expropriation d'immeubles, location d'immeubles, rétrocessions, réalisation des excédents, talus, etc. — Propriétés bâties : vérification des titres de propriété et des plans d'abornement des lignes. — Raccordements et autorisations diverses : plantations, bâtisses, établissement de conduites d'eau, de gaz et d'électricité au-dessus et en dessous des voies ferrées et dépendances, traversées à niveau, servitudes, contestations avec les riverains. — Police de la voie.

2° *Travaux d'aménagement, d'entretien, d'amélioration et de parachèvement des lignes et des gares* : installation, extension et modification de l'éclairage au gaz sur les voies. — Travaux d'hygiène. — Travaux pour compte de tiers. — Alimentation d'eau. — Assèchement des voies. — Éboulements, murs de soutènement. — Adjudications et contrats.

Rédaction et publication des contrats pour mise en adjudication des travaux autres que ceux de signalisation et d'installation d'éclairage électrique. — Cautionnements. — Abonnements aux distributions d'eau et de gaz. — Rédaction des contrats pour fournitures d'eau et de gaz.

Budget et affaires générales : programme de prévisions des travaux neufs et d'entretien. — Affichage dans les stations. — Gares communes. — Redevances. — Gabarit. — Vitesse des trains. — Transports en service. — Procédés nouveaux. — Achat d'ouvrages techniques ou autres. — Achat d'instruments graphiques et de dessin. — Prévisions des matériaux nécessaires à l'entretien des voies.

3° *Accidents, vols, incendies* : instruction de toutes les affaires relatives aux accidents, sabotages, irrégularités. — Statistiques des accidents, vols et incendies.

Comme on l'a dit plus haut, le Service de la Voie, en raison de son importance, était partagé en 2 subdivisions techniques dont les attributions étaient délimitées territorialement, l'une s'occupant des 3 Directions régionales du Nord (Aix-la-Chapelle, Düren et Essen) et l'autre des 3 Directions régionales du Sud (Mayence, Trèves et Ludwigshafen). Chaque subdivision était dirigée par un chef de service.

Personnel : un chef de service, un sous-chef de service, un chef d'études et un sous-chef d'études, 3 chefs de district et un piqueur ; 2 ingénieurs, 3 chefs de bureau, dont un pour le bureau de dessin, 7 dessinateurs, 5 employés, un traducteur.

c) Service des Bâtiments.

Attributions : études et rédaction des propositions relatives aux bâtiments et gares couvertes ; chauffage, éclairage, hygiène, mobilier, reproduction des plans, etc. — Examen des projets et propositions de bâtiments dressés par les Directions régionales. — Programme des travaux de premier établissement en tout ce qui a trait aux bâtiments ; correspondance y relative et renseignements en vue de l'élaboration du budget des dépenses d'établissement.

Personnel : un chef de bureau de dessin faisant fonctions de chef de service, un dessinateur principal, un dessinateur. La besogne administrative du service des bâtiments était assurée par le personnel du Service de la Voie proprement dite.

d) Service de la Signalisation et des Enclenchements.

Attributions : 1° *Signalisation mécanique et électrique ; block-system* : étude et mise au point des projets de modifications aux installations existantes. — Tableaux des enclenchements et schémas électriques de block et de cabines électriques à force motrice ; études et réalisations. — Vérification des marchés de travaux à exécuter par l'industrie privée. — Contrôle des installations existantes. — Instructions et notices techniques relatives à l'entretien et à la manœuvre des appareils de sécurité. — Prévisions des matériaux nécessaires à l'entretien. — Répartition du personnel d'entretien.

2° *Télégraphie et téléphonie* : étude et mise au point des projets de modifications aux installations existantes. — Centrales téléphoniques et postes de charge des batteries pour les centrales téléphoniques ; installations d'annonces et de sécurité. — Lignes télégraphiques et circuits téléphoniques. — Relations avec la Reichspost au point de vue de l'entretien et des réparations des lignes sur appuis communs, dépôts de poteaux, etc. — Prévisions des matériaux nécessaires à l'entretien.

3° *Service électrique* (éclairage électrique et force motrice actionnant les cabines de signalisation) : correspondances et travaux divers concernant le service électrique de l'éclairage des voies et des gares, ainsi que celui des batteries d'accumulateurs installées pour les cabines de signalisation à force motrice, y compris les postes de charge. — Contrôle et vérification de ces installations, étude et examen des propositions en vue de les modifier ou de les améliorer. — Contrats pour fournitures de courant destiné exclusivement aux cabines de signalisation ou à l'éclairage électrique des voies et des gares.

Personnel : un chef de service, 3 inspecteurs de signalisation, un inspecteur d'éclairage, 2 chefs de bureau dont un pour le bureau de dessin ; 2 ingénieurs, 7 employés, dessinateurs et expéditionnaires, un traducteur.

e) Service des Approvisionnements de la Voie.

Attributions : 1^o *Achats* : études techniques et rédaction des cahiers des charges, clauses et conditions destinées à régir les marchés. — Exécution des plans et rédaction des notices descriptives. — Préparation des adjudications et marchés directs. — Cessions de mitrailles. — Propositions d'engagement des dépenses afférentes aux achats. — Prise en attachement des autorisations d'engagement de dépenses et des allocations de crédits. — Propositions de liquidation des factures pour fournitures.

2^o *Réception du matériel* : examen et réception du matériel, tant dans les établissements des fournisseurs que dans les dépôts centraux. — Expédition aux parcs et magasins, convoyage, dédouanement, etc.

3^o *Répartition du matériel* : expédition du matériel aux Directions régionales. — Réception et récapitulation des relevés du matériel à approvisionner. — Réception et examen des bons de demandes, délivrance des bons de fournitures. — Contrôle des approvisionnements. — Recherches dans les dépôts des matériaux disponibles. — Gestion des parcs et magasins centraux. — Contrôle des dépôts-annexes.

4^o *Comptabilité du matériel* : tenue des livres d'entrée et de sortie. — Sommiers, inventaires, etc., des parcs et magasins centraux. — Centralisation de la comptabilité du matériel et des inventaires des dépôts-annexes. — Établissement des prix de revient.

5^o *Affaires générales* : questions du personnel. — Cessions du service franco-belge de liquidation des marchandises en épaves. — Réclamations. — Traductions.

Personnel : un chef de service, 2 ingénieurs, un contrôleur technique, 4 chefs de bureau, un sous-chef de bureau, 4 contrôleurs du matériel, 5 agents réceptionnaires, 3 chefs de magasin et de parc, 16 employés divers (commis, dactylographes, etc.), 2 dessinateurs, un traducteur, un aide-magasinier, 3 chefs d'équipe, 18 agents convoyeurs et hommes d'équipe pour les dépôts.

f) Secrétariat de la Voie et des Bâtiments.

1^o *Bureau du secrétariat*. — *Attributions* : réception et répartition du courrier. — Affaires spéciales. — Recherches et études propres à faciliter le travail des bureaux. — Conférences. — Organisation. — Affaires générales diverses. — Bureau de la dactylographie.

Personnel : un chef de secrétariat et un commis.

2^o *Bureau du personnel*. — *Attributions* : Première section : fonctionnaires et employés.

Accidents du travail. — Utilisation des agents infirmes. — Mises à la retraite. — Démissions. — Règlement des droits des veuves et orphelins et ascendants des fonctionnaires, employés et ouvriers. — Barème des traitements. — Service médical et pharmaceutique. — Utilisation et rétribution de la troupe. — Affaires générales intéressant tout le personnel. — Franchise postale. — Petits colis. — Droits de douane. — Ravitaillement.

Deuxième section : fonctionnaires et employés (sauf allemands).

Recrutement. — Mutations. — Promotions. — Mesures disciplinaires. — Plaintes et réclamations. — Incompatibilités. — Secours. — Congés. — Récompenses. — Intérim. — Déplacements. — Missions. — Prévisions budgétaires. — Cadres et contrôles. — Réglementation des heures de travail. — Tenue à jour de la liste du personnel.

Troisième section : personnel allemand.

Application intégrale des statuts. — Recrutement. — Mutations. — Incompatibilités. — Congés. — Mesures disciplinaires. — Plaintes et réclamations. — Secours. — Indemnités et récompenses. — Déplacements, etc. — Avantages en nature accordés au même personnel. — Fournitures de charbon.

Quatrième section : personnel ouvrier (sauf allemand).

Recrutement. — Mutations. — Incompatibilités. — Congés. — Mesures disciplinaires. — Plaintes et réclamations. — Secours. — Indemnités. — Récompenses. — Déplacements. — Rédaction des états de salaires du personnel belge.

Cinquième section : affaires générales.

Imprimés et fournitures de bureau. — Permis de circulation sur la voie et permis de monter sur les locomotives. — Cartes d'identité. — Laissez-passer. — Libres-parcours. — Coupons de service. — Correspondances et formalités relatives à la liquidation des traitements de son réseau d'origine, pour le personnel belge. — Paiement de ces traitements à ce personnel. — Avantages en nature accordés au personnel de la Direction Générale : logement, charbon, lait. — Affiliation aux mess et cantines. — Tenue des dossiers et des archives concernant le personnel.

Personnel : un chef de bureau, 3 sous-chefs de bureau, 3 employés principaux, un élève de bureau.

3^o *Bureau de dactylographie*. — *Attributions* : reproduction à la machine des pièces minutées par l'ensemble des services du Service Central (non

compris le Service des Approvisionnements installé à Wiesbaden). — Copie à la main des devis et autres documents du même genre. — Collationnement des expéditions dactylographiées.

Personnel : un chef de groupe, 7 dactylographes.

4^o *Bureau des plantons*. — *Attributions* : courses en ville. — Transmission des dossiers et correspondances à l'intérieur des bâtiments de la Direction Générale. — Mise des correspondances sous enveloppes. — Tirage des chromographies, etc. — Service des huissiers.

Personnel : 2 huissiers.

g) Division de la Comptabilité des Dépenses.

Attributions : paiement des indemnités de séjour et de déplacement au personnel du Service Central. — Paiement des fournisseurs du Service Central (à l'exclusion de ceux du Service des Approvisionnements). — Prise en attachement des propositions d'engagement de dépenses, des autorisations d'engagement de dépenses, et des allocations de crédits. — Liquidation des cessions faites par des tiers au service de la Voie, des Travaux et des Bâtiments. — Prévisions budgétaires.

Personnel : un chef de bureau, 2 employés.

Les effectifs du Service Central de la Voie, des Travaux et des Bâtiments avaient été portés à 136 unités au début de Septembre 1924 ; ils auraient pu être réduits, si l'exiguïté des locaux à la Direction Générale de Mayence n'avait pas obligé le report de quelques services à Wiesbaden, comme on l'a vu.

CHAPITRE II

SERVICES RÉGIONAUX

Comme au Service Central, l'organisation des Services régionaux fut conditionnée par les disponibilités du personnel, d'autant plus que les postes de direction devaient, par raison de prudence que l'on comprend, être détenus par des Français ou par des Belges.

Dans chaque Direction régionale, il y avait un Chef de Service, subordonné au Président de Direction, et doublé d'un Chef de service-adjoint. Ces fonctionnaires avaient sous leurs ordres des bureaux techniques et administratifs, se répartissant généralement la besogne conformément à ce qui a été écrit ci-dessus pour le Service Central.

En Septembre 1924, après un accroissement progressif, au fur et à mesure des disponibilités en personnel, les effectifs des bureaux du Service de la Voie, des Travaux et des Bâtiments, dans les Directions régionales, étaient les suivants :

— Direction de Mayence —

52 unités, dont un chef de service, un chef de service-adjoint, un inspecteur et 2 contrôleurs des services électriques, un chef de section, un chef d'études, un chef de bureau, 2 sous-chefs de bureau, un chef dessinateur, un chef d'atelier, 3 chefs de groupe et 2 techniciens allemands.

— Direction de Ludwigshafen —

45 unités, dont un chef de service, un chef de service-adjoint, un inspecteur divisionnaire, un chef de section, 2 chefs de district, un inspecteur des services électriques, 4 contrôleurs divers, un chef de bureau, un sous-chef d'études, 3 sous-chefs de bureau, un chef de groupe et un dessinateur principal.

— Direction de Trèves —

41 unités, dont un chef de service, un chef de service-adjoint, un chef de section, un chef de bureau, 2 inspecteurs des services électriques, un contrôleur technique, 4 sous-chefs de bureau, un sous-chef d'études, un chef de district, 6 chefs de groupe.

— Direction d'Aix-la-Chapelle —

19 unités, dont un chef de service, un chef de service-adjoint, un chef de section, un sous-chef de section, un contremaître, un piqueur, un chef de bureau et un employé principal.

— Direction de Düren —

38 unités, dont un chef de service, un chef de service-adjoint, 8 inspecteurs, un chef de bureau, un sous-chef de bureau, un contrôleur technique, 3 chefs de groupe et 4 employés principaux.

— Direction d'Essen —

37 unités, dont un chef de service, un chef de service-adjoint, un ingénieur principal, 2 ingénieurs, 4 inspecteurs, 2 chefs de section principaux, 3 chefs de bureau, 3 sous-chefs de bureau, un sous-chef d'études, un chef dessinateur, un contrôleur principal et un contrôleur de signalisation, un contrôleur technique, 2 chefs de groupe et 2 employés principaux.

Sur le terrain, les Directions régionales avaient des chefs de section, des chefs de district et des chefs de canton.

Les chefs de section disposaient généralement de l'aide d'un sous-chef de section et de 3 à 5 employés de bureau.

Ainsi qu'on le verra plus loin, le développement des lignes constituant les sections, les districts et les cantons variait beaucoup d'une Direction à l'autre. Ce fait résultait de ce que les effectifs provenant des Réseaux français et belges étaient groupés le plus possible par réseau d'origine dans les Territoires Occupés, au lieu d'être répartis suivant l'importance des lignes ressortissant aux Directions régionales.



TITRE II

VOIE - BATIMENTS - TRAVAUX - OUVRAGES D'ART

CHAPITRE I

VOIE

A. - SURVEILLANCE ET ENTRETIEN DES VOIES PENDANT LA RÉSISTANCE PASSIVE (année 1923)

a) Longueur des voies exploitées au début.

Au 19 Mars 1923, date de la prise de l'exploitation du Réseau par la Régie, les longueurs des lignes incorporées dans ce Réseau étaient les suivantes :

Lignes à double voie	1.829 km.	} 2.164 km.
Lignes à voie unique	335 km.	

Elles se répartissaient ainsi :

Direction d'Aix-la-Chapelle ..	{ double voie... 279 km.	} 370 km.
	{ voie unique... 91 km.	
Direction de Cologne.....	{ double voie... 287 km.	} 367 km.
	{ voie unique... 80 km.	
Direction d'Essen	{ double voie... 227 km.	} 232 km.
	{ voie unique... 5 km.	
Direction de Ludwigshafen ..	{ double voie... 320 km.	} 338 km.
	{ voie unique... 18 km.	
Direction de Mayence	{ double voie... 330 km.	} 410 km.
	{ voie unique... 80 km.	
Direction de Trèves.....	{ double voie... 386 km.	} 447 km.
	{ voie unique... 61 km.	

Cependant, en fait, il n'y avait encore en exploitation réelle, au 19 Mars, que 1.478 kilomètres, comme nous avons déjà eu l'occasion de le signaler.

b) Répartition du personnel, au mois de Mars 1923.

A cette époque, le personnel régional et local du Service de la Voie était composé et réparti comme il est indiqué ci-après :

— Direction d'Aix-la-Chapelle —

1 ^o Au service régional	}	1 chef de service,
		1 sous-chef de service,
	}	5 agents de bureau,
		3 chefs de district,
2 ^o Sur la ligne	}	3 agents de bureau,
		7 surveillants,
		24 cantonniers chefs,
		150 cantonniers.

TOTAL 194

pour une longueur totale de voies principales de 649 kilomètres.

— Direction de Cologne (Düren à partir du 17 juillet 1923) —

1 ^o Au service régional	}	1 chef de service,
		1 sous-chef de service,
	}	1 dessinateur,
		5 agents de bureau,
	}	3 chefs de district principaux,
		8 chefs de district,
2 ^o Sur la ligne	}	2 surveillants,
		12 chefs cantonniers,
		7 sous-chefs cantonniers,
		155 cantonniers.

TOTAL 195

pour une longueur totale de voies principales de 654 kilomètres.

— Direction d'Essen —

1 ^o Au service régional	}	1 chef de service,
		1 sous-chef de service,
	}	4 agents de bureau,
		1 dessinateur,
	}	5 chefs de district principaux,
		7 chefs de district,
2 ^o Sur la ligne	}	3 surveillants,
		18 chefs cantonniers,
		19 sous-chefs cantonniers,
		256 cantonniers.

TOTAL 315

pour une longueur totale de voies principales de 459 kilomètres.

— Direction de Ludwigshafen —

1 ^o Au service régional	}	1 chef de service,
		1 sous-chef de service,
		5 agents de bureau,
		8 chefs de district,
		6 agents de bureau,
2 ^o Sur la ligne	}	1 surveillant,
		19 cantonniers,
		17 sous-chefs cantonniers,
		168 cantonniers.

TOTAL 226

pour une longueur totale de voies principales de 658 kilomètres.

— Direction de Mayence —

1 ^o Au service régional	}	1 chef de service,
		2 sous-chefs de service,
		9 agents de bureau,
		2 chefs de section,
		5 chefs de district,
2 ^o Sur la ligne	}	2 agents de bureau,
		1 surveillant de la voie,
		3 chefs cantonniers,
		9 sous-chefs cantonniers,
		29 cantonniers.

TOTAL 63

pour une longueur totale de voies principales de 790 kilomètres.

— Direction de Trèves —

1 ^o Au service régional	}	2 ingénieurs,
		1 sous-ingénieur, chef de section,
		1 inspecteur,
		10 agents de bureau,
		2 sous-ingénieurs, chefs de section,
		2 chefs de section,
2 ^o Sur la ligne	}	17 chefs de district,
		2 surveillants,
		22 chefs cantonniers,
		7 sous-chefs cantonniers,
		250 cantonniers.

TOTAL 316

pour l'entretien de 833 kilomètres de voies principales.

L'effectif du Service de la Voie, des Travaux et des Bâtiments dans les Directions régionales comportait donc 1.300 agents environ, en Mars 1923.

c) Organisation de l'entretien des voies.

Pour un développement total de voies de 4.000 kilomètres, non compris les voies accessoires des gares et des dépôts, on ne disposait sur la ligne que de :

6 chefs de section,
56 chefs de district,
16 surveillants,
157 chefs ou sous-chefs de canton,
1.008 cantonniers.

En fait, chaque travailleur devait assurer l'entretien de 4 kilomètres de voie en moyenne.

La Direction de Mayence était particulièrement défavorisée à ce point de vue, puisque, pour entretenir 740 kilomètres de voies principales, elle ne disposait que de 29 cantonniers.

Le personnel était donc très réduit et sa tâche fut certes ardue, dans un pays étranger et hostile où sa vie fut parfois en danger.

Tout au début, les conditions d'installation matérielle furent médiocres ; d'autre part, les agents français et belges étaient transplantés sur des lignes pourvues d'installations et d'un système d'exploitation nouveaux pour eux. Ils se trouvaient donc quelque peu désorientés.

Le type du matériel, les appareils de voies, des signaux et des blocks, ainsi que le mécanisme de manœuvre de ces engins leur étaient inconnus. En particulier, la majeure partie des lignes allemandes était armée en rails vignoles sur traverses métalliques avec interposition de selles, crapauds, rondelles à ressort et boulons. Or, la traverse métallique était inconnue en Belgique et peu répandue en France ; elle nécessite un entretien spécial et surtout un bourrage particulier.

Pour ajouter aux difficultés, on se trouvait en présence de voies moins bien entretenues que celles des Réseaux français et belges. Celles posées sur traverses métalliques avaient toutes leurs attaches desserrées. Celles posées sur traverses en bois, comme c'était le cas pour la plupart des lignes du Palatinat (Direction de Ludwigshafen), étaient dans un fort mauvais état ; le bois, généralement tendre, était échauffé ; il y avait un très grand nombre de traverses à resaboter et beaucoup à remplacer. Les attaches de ces dernières voies, constituées par des tire-fond de 20 millimètres et même par des crampons, tenaient naturellement très mal. Des joints bas, des coups et même des déformations en plan commençaient à se manifester.

Le matériel de voie allemand est d'ailleurs complexe et très divers. Faute de documents, de renseignements et de fournisseurs, il était

impossible d'approvisionner rapidement les chantiers d'entretien des pièces de rechange du même type que celui en service.

On perdait alors un temps précieux pour faire un tri dans les matériaux qu'on possédait, et beaucoup de ceux-ci étaient aussi amenés à pied d'œuvre sans pouvoir y être utilisés.

Les Allemands, en partant, avaient d'ailleurs évacué en grande partie les parcs et les dépôts, et l'on ne pouvait trouver des matériaux utilisables que parmi ceux distribués le long des lignes en vue de renouvellements. Il en résultait des pertes de temps considérables pour ramassages, chargements et transports.

Faute d'une remise en état à temps et par suite de l'intensification croissante du trafic, les déformations de la voie allaient rapidement empirer et se multiplier.

Fort heureusement, la plateforme était généralement bonne et le ballast, presque partout en pierres cassées dures, était d'excellente qualité, sauf dans le Palatinat cependant où il y avait beaucoup de sable et de gravier terreux.

Fort heureusement aussi, les attaches des traverses métalliques, quoique desserrées, tenaient bien les rails et ne permettaient que des surécartements relativement faibles. Il faut, en effet, que les écrous quittent les boulons, ce qui est très rare, pour qu'il y ait à craindre des surécartements inquiétants, et c'est là un des avantages de la traverse métallique.

Il résulte de tout ce qui précède qu'il était urgent de procéder le plus tôt possible aux réparations utiles.

En attendant, les vitesses des trains furent provisoirement réduites. Les attentats et les actes de sabotage, très dangereux et très fréquents les premiers mois, dictaient aussi cette mesure de prudence.

Naturellement, les premières dispositions prises furent surtout destinées à assurer la sécurité. Des cantonniers furent répartis le long des lignes exploitées pour faire des tournées de surveillance afin d'empêcher, autant que possible, les actes de sabotage et contrôler l'état des voies. En outre, des équipes volantes furent constituées pour réparer rapidement les dégâts causés par les attentats, qui se multipliaient chaque jour, et faire disparaître les déformations les plus dangereuses.

Malgré un travail opiniâtre, les équipes n'arrivaient cependant pas à suffire à la besogne.

Le personnel était manifestement trop peu nombreux pour pouvoir remplir convenablement le programme qu'il fallait et l'on dut envisager l'embauchage d'auxiliaires du pays.

Mais le Reich avait formellement interdit aux Allemands, sous peine de sanctions très sévères, de prêter une aide quelconque à la Régie. D'autre

part, les habitants qui, à l'instigation des meneurs venant de l'Allemagne non occupée, pratiquaient activement la « résistance passive », exerçaient des représailles violentes contre ceux de leurs compatriotes qui travaillaient pour la Régie, et aussi contre leurs familles.

Le recrutement d'auxiliaires allemands fut, dans ces conditions, extrêmement difficile. On n'en trouva guère, au début, que dans les centres importants où il était possible d'assurer leur protection, leur ravitaillement et même leur couchage à l'intérieur du Chemin de Fer.

Pour aboutir plus vite, on dut bientôt songer à confier à des entreprises privées la remise en état des voies principales, dans les parties où le travail était particulièrement long et difficile et où les réparations étaient les plus urgentes. Il fallait opérer de la sorte, en premier lieu, dans les Directions de Ludwigshafen et de Mayence où le personnel était très réduit et où les voies étaient en trop mauvais état pour ne pas les améliorer rapidement.

Les entreprises auxquelles on eut recours purent se mettre à l'œuvre à la fin du mois de Juin 1923 ; il en sera parlé plus loin.

La situation, vraiment critique au commencement d'Avril, s'améliora alors progressivement.

Au fur et à mesure que le trafic augmentait, que le nombre des voyageurs croissait malgré les interdictions du Reich, que la Régie affirmait sa vitalité et sa force, les auxiliaires allemands venaient à celle-ci plus nombreux : on put commencer à procéder au resserrage méthodique et général des attaches, travail devenu extrêmement urgent, puis à la révision partielle de tous les points défectueux, en augmentant progressivement le nombre et l'importance des équipes chargées de cette révision.

On ne pouvait, malgré tout, songer encore à donner une consistance normale aux divisions et subdivisions habituelles : cantons, districts et sections. Chaque Direction fut obligée de leur affecter des étendues très grandes, en raison du petit nombre des agents de chaque grade dont elle disposait.

Certaines lignes n'eurent, à l'origine, que des cantonniers de tournées, à qui l'on confia parfois 15 à 20 kilomètres de parcours. D'autres n'eurent qu'une équipe volante commune à plusieurs cantons. Beaucoup n'eurent qu'une ou deux de ces équipes.

La plupart des cantonniers étaient au surplus de jeunes agents à l'essai, et il fallut cependant choisir parmi eux de nombreux chefs et sous-chefs de canton, le nombre des agents de ce grade dont disposait la Régie étant insuffisant.

Quant aux districts, leur longueur variait de 60 à 100 kilomètres, et les sections avaient des parcours de 200 à 300 kilomètres. Les chefs de district et les chefs de section faisant d'ailleurs défaut, il fallut les remplacer respectivement par des agents d'un grade inférieur.

On conçoit aisément quelle somme de travail chacun dut fournir et quelles difficultés on eut à surmonter, dans de telles conditions.

Malgré ces difficultés, malgré l'augmentation constante du nombre des lignes mises en service et malgré le développement du trafic et l'accroissement du nombre des trains, dès le début d'Octobre 1923 les lignes alors en exploitation avaient pu être presque toutes visitées, et la sécurité de circulation y avait été rétablie.

Grâce aux mesures prises, il fut même possible d'augmenter progressivement les vitesses et, à partir du 15 Août 1923, les express pouvaient circuler à 75 kilomètres ou 90 kilomètres à l'heure, suivant les lignes.

d) Augmentation progressive des effectifs.

Les effectifs du personnel du Service de la Voie dans les Directions régionales, au cours de l'année 1923, ont subi les variations résumées dans le tableau ci-dessous :

Mois	DIRECTION DE						TOTAUX
	Aix-la-Chapelle	Düren	Essen	Ludwigs-hafen	Mayence	Trèves	
	AGENTS DES RÉSEAUX						
Mars 1923.....	197	195	315	226	54	312	1.299
Avril.....	194	218	405	226	54	316	1.413
Mai.....	410	345	603	184	100	385	2.027
Juin.....	236	291	648	183	182	354	1.894
Juillet.....	265	292	606	177	190	386	1.916
Août.....	271	242	626	215	186	383	1.923
Septembre.....	261	272	649	216	233	401	2.032
Octobre.....	277	249	630	210	228	397	1.991
Novembre.....	290	239	626	208	227	380	1.970
Décembre.....	280	204	470	214	212	354	1.734
	AUXILIAIRES						
Mars 1923.....	»	»	»	»	»	»	»
Avril.....	»	20	8	75	2	22	127
Mai.....	22	51	»	74	12	36	195
Juin.....	222	51	27	4	71	51	426
Juillet.....	307	66	36	69	73	65	616
Août.....	242	76	33	76	91	52	570
Septembre.....	303	91	58	74	81	67	674
Octobre.....	432	59	69	76	75	44	755
Novembre.....	193	46	53	72	118	50	532
Décembre.....	191	40	29	67	121	51	499

e) Augmentation progressive de la longueur des lignes du Réseau.

Pendant ce temps, la longueur des lignes incorporées au Réseau augmentait comme il est indiqué dans le tableau ci-après :

ANNÉE 1923	AIX-LA-CHAPELLE			DÜREN			ESSEN		
	voies simples	voies doubles	Total	voies simples	voies doubles	Total	voies simples	voies doubles	Total
	km	km	km	km	km	km	km	km	km
19 Mars.....	91	279	370	80	287	367	5	227	232
15 Avril.....	91	279	370	80	287	367	5	227	232
1 ^{er} Mai.....	91	279	370	80	287	367	5	227	232
9 Juin.....	91	299	390	77	372	449	30	222	252
1 ^{er} Juillet.....	206	324	530	77	372	449	10	268	278
11 Juillet.....	206	324	530	77	372	449	10	268	278
1 ^{er} Septembre....	241	324	565	215	420	635	10	268	278
1 ^{er} Octobre.....	241	324	565	215	420	635	10	268	278
29 Octobre.....	368	324	692	215	420	635	25	327	352
5 Novembre....	368	324	692	215	420	635	20	347	367
10 Novembre....	368	324	692	215	420	635	25	505	530
30 Novembre....	373	324	697	215	420	635	43	587	630
31 Décembre.....	390	338	728	230	447	677	182	809	991

ANNÉE 1923	LUDWIGSHAFEN			MAYENCE			TRÈVES			Total général
	voies simples	voies doubles	Total	voies simples	voies doubles	Total	voies simples	voies doubles	Total	
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
19 Mars.....	18	320	338	30	380	410	61	386	447	2.164
15 Avril.....	54	341	395	80	374	454	74	389	463	2.281
1 ^{er} Mai.....	107	384	491	103	456	559	74	389	463	2.482
9 Juin.....	149	384	533	103	456	559	184	389	573	2.756
1 ^{er} Juillet..	179	398	577	103	456	559	248	389	637	3.030
11 Juillet...	183	398	581	103	456	559	248	389	637	3.034
1 ^{er} Sept. ..	183	495	678	110	496	606	287	498	785	3.547
1 ^{er} Octobre	183	495	678	110	496	606	287	527	814	3.576
29 Octobre..	227	495	722	110	502	612	481	550	1.031	4.044
5 Nov.....	238	495	733	110	502	612	481	550	1.031	4.070
10 Nov.....	289	495	784	140	502	642	481	550	1.031	4.314
30 Nov.....	303	495	798	251	502	753	508	558	1.066	4.579
31 Décembre	303	503	806	270	512	782	508	558	1.066	5.050

f) Résultats obtenus pendant l'année 1923.

A la mi-October, époque où commença la rentrée effective du personnel allemand repris par la Régie, lorsque le Reich eut renoncé à la résistance passive, la longueur des voies principales à entretenir atteignait un développement total d'environ 7.000 kilomètres.

Jusqu'à ce moment, en raison du personnel restreint dont on disposait, l'entretien des voies fut effectué, en dehors des travaux confiés à l'entreprise dont il a été fait mention ci-dessus, surtout en recherches par revision partielle, à l'aide d'équipes volantes, constituées de cantonniers français et de piocheurs belges encadrant des auxiliaires.

Les travaux d'entretien de la voie exécutés par ces équipes ont surtout porté sur :

1° une revision systématique (dégarnissage, vérification des matériaux, resserrage des attaches, regarnissage, dressage, règlement du profil du ballast, etc.) ;

2° l'entretien des rails (resserrage des boulons et tire-fond, remplacement d'éclisses et de plaques d'appui) ;

3° l'entretien et la recherche des traverses (remplacement, rebourrage, reforage, chevillage, sabotage, remise à écartement).

L'activité développée fut si intense que la revision partielle s'exerça, en 1923, sur 2.962 kilomètres de voie et qu'il fut possible, en outre, de faire 931 kilomètres de revision générale méthodique.

L'hiver exceptionnellement long et rigoureux que fut celui de 1923-1924 ralentit seul, momentanément, cet effort.

B. - TRAVAUX D'ENTRETIEN EXÉCUTÉS A L'ENTREPRISE

a) Importance et conditions des marchés.

Il a été dit, précédemment, que des marchés avaient été conclus pour la réparation et la remise en état, d'urgence, des parties de voies reconnues les plus mauvaises dans les directions de Ludwigshafen et de Mayence.

Les marchés ainsi passés comportaient la revision méthodique de 220 kilomètres de voie simple, comprenant les opérations suivantes : désherbage, dégarnissage, resserrage des attaches, remplacement des matériaux hors de service ou trop usagés, resabotage des traverses, relevages, dressages, régularisation du travelage, équerrage des joints, regarnissage, nettoyage des contre-banquettes, criblage du ballast où cela serait reconnu nécessaire, mise à profil d'une certaine longueur de fossés, etc.

Le matériel nécessaire à ce travail avait été mis en dépôt dans les

gares voisines par les soins de la Régie. Il fut transporté à pied d'œuvre et le matériel retiré de la voie ramené dans ces mêmes gares par l'Entreprise.

Sauf les pelles, les pioches et les fourches, l'outillage était approvisionné par la Régie et entretenu par l'Entreprise.

b) Constitution des chantiers.

Dès la fin de Juin 1923, une première équipe d'une centaine d'ouvriers, fournis par des coopératives italiennes, arriva à Mayence.

La Régie mit aussitôt à leur disposition les wagons nécessaires pour constituer deux trains de cantonnement, comportant des voitures pour le couchage et des wagons pour l'outillage, le bureau et les cuisines, de façon à pouvoir former deux chantiers.

L'un travailla entre Mayence et Worms et l'autre entre Worms et Ludwigshafen.

Par la suite, de nouvelles équipes furent constituées. La Régie fournit, pour chaque équipe, le matériel roulant destiné à former un train-cantonnement qu'elle transporta de gare en gare, à ses frais, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Un train logeait généralement le personnel nécessaire à 2 ou 3 chantiers différents mais voisins.

Les ouvriers se rendaient au travail par leurs propres moyens, le plus souvent à pied.

L'organisation suivit alors la marche progressive suivante :

le 1^{er} Juillet 1923 : un chantier de 38 hommes (n° 1) fut établi à Mayence pour la revision des 2 voies principales sur la ligne de Worms à Mayence, entre les gares de Nierstein et de Mayence ;

le 2 Juillet : un chantier de 70 hommes (n° 2) attaqua le même travail dans la section de Ludwigshafen à Worms, sur la voie 1, entre les gares d'Oggersheim et de Frankenthal. Ce chantier, ramené à 28 travailleurs, continua ensuite, le 21 Septembre, par la remise en état de la voie 2 entre les mêmes gares ;

le 30 Juillet : 43 travailleurs (n° 3) furent installés sur la ligne de Homburg à Neustadt pour réparer la voie 1 puis, plus tard, le 27 Août, la voie 2 entre Landstuhl et Kindsbach.

A la même date, un chantier de 24 hommes (n° 4) fut constitué à Diez pour la remise en état de la ligne à voie unique de Diez à Wiesbaden ;

le 11 Août : un chantier (n° 5) de 14 hommes fut installé sur la ligne à double voie de Mayence à Gross-Gerau, pour reviser la voie 2 entre les

gares de Bischofsheim et Nauheim. Comme il y avait beaucoup à faire, à partir du 29 Septembre, ce chantier comporta 40 travailleurs ;

le 1^{er} Septembre : 18 hommes (n° 6) furent réunis sur la ligne de Mayence à Bingerbrück, dans les sections comprises entre les gares de Mayence-Mombach et Gau-Algesheim pour la revision de la voie 2.

A la même date, un chantier de 34 hommes (n° 7) fut chargé de la section de Schifferstadt à Ludwigshafen qui comporte 4 voies principales. Il revisa une partie de la voie 4, puis passa le 24 Septembre sur la voie 3 ;

le 3 Septembre : un chantier (n° 8) fut formé sur la ligne de Bingerbrück à Coblenze, comportant 32 hommes. Il partit de Bingerbrück en revisant les 2 voies, jusqu'à la gare de Rhens ;

le 1^{er} Octobre : sur la même ligne, un deuxième chantier (n° 9), formé de 59 travailleurs, revisa les 2 voies entre les gares de Saint-Goar et Hirzenach ;

le 29 Septembre : un chantier de 27 travailleurs (n° 10) s'installa sur la ligne de Mayence à Goldstein pour reviser les 2 voies entre Bischofsheim et Rüsselsheim. Ce fut le dernier chantier créé.

c) Rendements obtenus.

Les rendements obtenus ont été très variables.

Ces variations sont dues à la diversité de la valeur des ouvriers embauchés, qui n'étaient pas des professionnels, à l'entraînement des équipes, à l'énergie et à la compétence des chefs de chantier, à la difficulté du travail, à la multiplicité et à la diversité des opérations de remise en état plus ou moins nombreuses, suivant l'état des matériaux qui composaient l'ensemble de la voie.

C'est ainsi que les rendements moyens par homme et par jour, calculés sur une journée théorique de 10 heures, ont varié de 1 m. 70 à 14 m. 45.

Les rendements se classent ainsi :

VOIES SUR T. M.			VOIES SUR T. B.		
Chantier N°	Rendements	Rempla- cements	Chantier N°	Rendements	Resabotages et rempla- cements
N° 9	5 78	15 %	N° 3	1 70	100 %
N° 8	8 04	0 %	N° 3	1 79	95 %
N° 6	8 98	0 %	N° 7	1 87	86 %
Nos 8 et 9 ..	9 30	0 %	N° 5	1 94	82 %
N° 10	10 »	10 %	N° 2	2 40	98 %
N° 4	11 »	0 %	N° 2	2 45	99 %
N° 1	12 40	0 %	N° 7	2 70	86 %
N° 6	14 46	0 %	N° 1	7 90	32 %

En général, ce furent les chantiers les plus anciennement constitués qui, par entraînement, améliorèrent progressivement leur organisation et leur rendement, ce qui est naturel : en 3 ou 4 mois, les ouvriers avaient appris à travailler et les résultats étaient alors de plus en plus satisfaisants.

Si les rendements des chantiers 2 et 3 paraissent faibles, cela tient aux raisons suivantes :

Dans le premier, qui a opéré surtout sur voie 1 entre Oggersheim et Frankenthal, il a fallu faire un travail considérable ; remplacement, aux joints, de ballast en sable terreux par du ballast en pierres cassées ; retravelage complet — 54 % de remplacement de traverses, 55 % de resabotage, tirage du fer (il y avait un déséquerrage qui atteignait parfois 0,25) ; remplacement complet des éclisses, des selles, des tire-fond ; relevages très importants, etc.

Dans le second, il n'a pas été fait de revision, mais un renouvellement total et complet. Les voies, qui étaient constituées par des rails de 12 mètres sur 16 traverses en bois, furent remplacées en grande partie par de la voie formée avec des rails de 15 mètres sur 22 traverses métalliques.

Le travelage étant totalement modifié, il a fallu briser les moules et dégarnir complètement, d'où un travail très important.

Au surplus, lorsqu'il y avait du matériel à remplacer, l'équipe était obligée d'aller chercher à la gare la plus voisine, située de 1 km. 500 à 2 kilomètres, tout le matériel qui lui était nécessaire et de ramener ensuite le matériel retiré dans cette même gare.

Ces transports au lorry, au milieu des trains entre lesquels il fallait passer sans les arrêter, ni même les gêner, ainsi que les chargements, déchargements et distributions, soit dans les gares en service, soit sur la voie exploitée, demandèrent un temps considérable qui entre cependant dans le calcul du rendement.

d) Travail effectué. - Prix de revient.

Avec l'effectif des ouvriers progressivement augmenté, on a pu reviser à l'entreprise les longueurs suivantes :

en Juillet 1923.....	9.715 mètres.
Août.....	19.869 —
Septembre.....	27.093 —
Octobre.....	49.490 —
Novembre.....	54.665 —
Décembre.....	35.803 —
Janvier 1924.....	11.067 —
TOTAL.....	207.702 mètres.

La dépense a été de..... 1.413.315 francs, faisant ressortir ainsi le prix de revient de l'entretien, aux conditions indiquées précédemment, à 6 fr. 80 c. le mètre linéaire, prix qui doit être considéré comme avantageux, surtout si l'on tient compte des circonstances dans lesquelles on opérait.

Cette méthode de réparation des voies à l'Entreprise a permis de parer très vite au plus pressé et d'utiliser, ailleurs, le personnel si réduit de cantonniers et d'auxiliaires dont on disposait.

Elle est à préconiser chaque fois qu'il faut réparer rapidement des longueurs de voies importantes, ou chaque fois qu'il y a insuffisance de cantonniers bien encadrés pour pouvoir faire le travail dans de bonnes conditions.

C. - GARDIENNAGE DES VOIES FERRÉES ET DES PASSAGES A NIVEAU

a) Gardiennage des voies et des ouvrages d'art par l'Armée et les agents de la Régie.

Les attentats commis par les Allemands, dès le début de la résistance passive, visèrent tout particulièrement les voies et les ouvrages d'art ; aussi, l'Autorité Militaire installa-t-elle immédiatement un service de garde des voies ferrées, tel qu'il est pratiqué en temps de guerre, avec les effectifs dont elle pouvait disposer.

Les chefs cantonniers et certains cantonniers désignés spécialement étaient tenus à des tournées de jour et de nuit, accompagnés de patrouilles armées.

b) Gardiennage des passages à niveau par les communes.

En partant, les Allemands avaient abandonné le gardiennage des passages à niveau.

On ne pouvait songer à organiser un service de gardiennage et de manœuvre des barrières. Ni l'Armée, ni la Régie, ne disposaient d'un effectif suffisant.

Cette situation présentait naturellement du danger, tant pour la circulation ferroviaire que pour la circulation routière.

On commença par réduire le nombre des passages en maintenant fermées et cadenassées certaines barrières, lorsque la circulation pouvait être détournée vers des ouvrages ou des passages à niveau voisins, sans trop grande augmentation de parcours pour les usagers.

Malgré toute l'attention apportée par les mécaniciens à l'approche des autres passages à niveau, malgré les avertissements d'arrivée d'un train à l'aide du sifflet ou de la cloche à vapeur, il se produisit des collisions, surtout avec des automobiles, la visibilité des passages à niveau étant généralement mauvaise, tant de la route que de la voie, en raison des nombreuses sinuosités de l'une et de l'autre.

C'est alors qu'intervint l'Ordonnance n° 162 de la H.C.I.T.R., du 14 Avril 1923, modifiée dans la suite par celle du 19 Juin 1923, portant le n° 188.

En vertu de ces Ordonnances, les bourgmestres étaient tenus de faire assurer la garde des passages à niveau suivant les indications données par les délégués de la H.C.I.T.R., d'après les demandes de la Régie.

Des peines sévères étaient prévues pour sanctionner tout refus ou négligence, soit du bourgmestre, soit de la personne préposée à la surveillance.

Les autorités locales étaient ainsi responsables de tous les accidents se produisant aux passages à niveau, que ceux-ci leur aient été désignés par la H.C.I.T.R. comme devant être obligatoirement gardés, ou que la nécessité d'assurer un gardiennage effectif ait été laissée à leur appréciation. Une amélioration considérable de la situation fut ainsi obtenue.

c) Gardiennage des voies et des installations du Chemin de Fer par les communes.

Par application des prescriptions de la même Ordonnance n° 162, les communes étaient également tenues d'assurer la garde des voies, matériel roulant, bâtiments et marchandises entreposées et, de ce fait, supportaient toutes les conséquences pécuniaires ou autres résultant de la défectuosité ou de l'absence de cette garde.

La garde militaire des voies ferrées n'excluait pas leur responsabilité.

Vers la fin de Mai et au commencement de Juin, après une certaine accalmie, les sabotages semblèrent reprendre avec une nouvelle intensité faisant craindre de véritables catastrophes, surtout sur la rive gauche du Rhin, où les trains de voyageurs étaient devenus très fréquentés et les mouvements de troupes nombreux.

Sur la demande de la Régie, l'Autorité Militaire décida à la mi-Juillet d'organiser, en plus de ce qui existait déjà, sur tous les points principaux indiqués, une surveillance ininterrompue.

En outre, pour les lignes importantes, les communes durent assurer le gardiennage à vue, c'est-à-dire que les gardiens voisins devaient se voir

de façon qu'aucune personne ne pût pénétrer sur la voie ferrée sans être découverte.

Pour les autres lignes, on ne fit garder que les points importants.

d) Reprise du service de gardiennage normal par la Régie après la résistance passive.

En Octobre 1923, après l'abandon de la résistance passive et la reprise du travail par les cheminots allemands, l'État-Major de l'Armée du Rhin fit réduire au minimum indispensable la surveillance des lignes et ateliers. De son côté, la Régie fit son possible pour réintégrer les anciens gardes-lignes et gardes-barrières allemands dans les postes qu'ils occupaient avant leur abandon de service, afin d'assurer par ses propres moyens la garde des passages à niveau.

Enfin, l'Ordonnance n° 231 du 11 Décembre 1923 abrogea les Ordonnances n°s 162 et 188, sous la réserve qu'à titre transitoire et jusqu'à ce que tous les passages à niveau aient été pourvus du nouveau personnel prévu par la Régie, leur garde continuât à être assurée par les communes qui en avaient la charge et sous leur responsabilité.

Progressivement, à partir de cette dernière date, la Régie remplaça les derniers gardes des communes.

Après achèvement de cette substitution, l'Armée retira elle-même les derniers postes militaires et la H.C.I.T.R. rapporta, par son Ordonnance n° 254 du 10 Avril 1924, la réserve formulée dans l'Ordonnance n° 231 du 11 Décembre 1923.

D. - FIN DE LA RÉSISTANCE PASSIVE REPRISE DU SERVICE PAR LES CHEMINOTS ALLEMANDS

a) Nombre des demandes de réintégration.

Devant la ténacité franco-belge et le développement continu de la Régie, le Reich dut, comme on l'a déjà dit, renoncer à la « résistance passive » et en ordonner la cessation.

Il autorisa aussitôt ses cheminots à reprendre leur service et, à partir du 17 Octobre, les demandes de réintégration de ceux-ci commencèrent à venir.

Il y en eut, pour le Service de la Voie, 22.182 émanant des catégories d'agents suivants :

Regierungsbaurat (Conseiller technique).....	1
Oberingenieur (Ingénieurs principaux).....	2
<i>A reporter...</i>	<hr/> 3

24

<i>Report</i>	3
Eisenbahningenieur (Chefs de district).....	23
Techniker (Agents de bureau)	246
Oberbahnmeister (Surveillants principaux).....	213
Bahnmeister (Surveillants).....	261
Bahnwarter (Gardes-lignes)	1.375
Rottenführer (Chefs cantonniers).....	978
Hilfrottenführer (Sous-chefs cantonniers).....	4
Arbeiter (Ouvriers de métier).....	550
Schrankenwarter (Gardes-barrières)	1.910
Rottenarbeiter (Cantonniers).....	16.619
TOTAL.....	<u>22.182</u>

b) Nombre de cheminots allemands repris.

A la date du 15 Décembre 1923, les 10.111 cheminots allemands qui avaient été autorisés à reprendre successivement le travail au Service de la Voie, dans les Directions régionales, aux conditions fixées par le Directeur de la Régie, se répartissaient ainsi :

— Direction d'Aix-la-Chapelle —

Eisenbahningenieur (Chefs de district).....	15
Techniker (Agents de bureau).....	83
Bahnmeister (Surveillants)	40
Bahnwarter (Gardes-lignes).....	239
Rottenführer (Chefs cantonniers).....	146
Arbeiter (Ouvriers de métier).....	104
Schrankenwarter (Gardes-barrières).....	239
Rottenarbeiter (Cantonniers).....	1.222
TOTAL.....	<u>2.088</u>

— Direction de Düren —

Eisenbahningenieur (Chefs de district).....	2
Techniker (Agents de bureau).....	12
Oberbahnmeister (Surveillants principaux).....	10
Bahnmeister (Surveillants).....	10
Bahnwarter (Gardes-lignes).....	40
Rottenführer (Chefs cantonniers).....	73
Arbeiter (Ouvriers de métier).....	25
Schrankenwarter (Gardes-barrières).....	288
Rottenarbeiter (Cantonniers).....	591
TOTAL.....	<u>1.051</u>

— Direction d'Essen —

Techniker (Agents de bureau).....	63
Oberbahnmeister (Surveillants principaux).....	46
Bahnmeister (Surveillants).....	50
Bahnwarter (Gardes-lignes)	185
Rottenführer (Chefs cantonniers).....	257
Arbeiter (Ouvriers de métier).....	104
Schrankenwarter (Gardes-barrières).....	166
Rottenarbeiter (Cantonniers).....	2.473
TOTAL.....	3.344

— Direction de Ludwigshafen —

Eisenbahningenieur (Chefs de district).....	3
Techniker (Agents de bureau).....	23
Bahnmeister (Surveillants).....	11
Rottenführer (Chefs cantonniers).....	79
Arbeiter (Ouvriers de métier).....	7
Schrankenwarter (Gardes-barrières).....	156
Rottenarbeiter (Cantonniers)	815
TOTAL.....	1.094

— Direction de Mayence —

Oberbahnmeister (Surveillants principaux).....	3
Bahnmeister (Surveillants).....	44
Bahnwarter (Gardes-lignes).....	181
Rottenführer (Chefs cantonniers).....	81
Arbeiter (Ouvriers de métier).....	55
Schrankenwarter (Gardes-barrières).....	116
Rottenarbeiter (Cantonniers).....	952
TOTAL.....	1.432

— Direction de Trèves —

Techniker (Agents de bureau).....	26
Oberbahnmeister (Surveillants principaux).....	10
Bahnmeister (Surveillants).....	18
Bahnwarter (Gardes-lignes).....	11
Rottenführer (Chefs cantonniers).....	91
Arbeiter (Ouvriers de métier).....	9
Schrankenwarter (Gardes-barrières).....	48
Rottenarbeiter (Cantonniers).....	889
TOTAL.....	1.102

E. - ENTRETIEN DES VOIES PENDANT L'ANNÉE 1924

a) Effectifs en 1924.

Si nous ajoutons au personnel allemand qui avait été autorisé à reprendre son service, celui dont disposaient déjà les Directions, la situation, pour l'année 1924, des effectifs du Service de la Voie se présentait ainsi :

Direction d'Aix-la-Chapelle	2.632 agents
Direction de Düren	1.285 —
Direction d'Essen	4.092 —
Direction de Ludwigshafen	1.356 —
Direction de Mayence	1.924 —
Direction de Trèves	1.464 —

Le Service de la Voie avait donc, en 1924, un effectif de 12.753 agents dans les Directions régionales.

b) Longueur des voies principales à entretenir.

Au 31 Décembre 1923, la longueur des lignes exploitées était de 5.050 kilomètres.

Au 31 Mars 1924, tout le Réseau des Territoires Occupés était entièrement exploité et cette longueur atteignait 5.251 km. 400 ainsi répartis :

DIRECTIONS	VOIES SIMPLES	VOIES DOUBLES	TOTAUX
	km. m.	km. m.	km. m.
D'Aix-la-Chapelle ...	390,500	348,700	739,200
De Düren	230,500	467,700	698,200
D'Essen	297,600	819,100	1.116,700
De Ludwigshafen ...	303,000	503,200	806,200
De Mayence	295,600	529,200	824,800
De Trèves	508,200	558,100	1.066,300
Totaux.....	2.025,400	3.226,000	5.251,400

représentant les longueurs suivantes de voies principales, dont l'entretien devait être assuré :

Direction d'Aix-la-Chapelle.....	kilomètres.	1.087,900
Direction de Düren.....	—	1.165,900
Direction d'Essen	—	1.935,800
Direction de Ludwigshafen	—	1.309,400
Direction de Mayence	—	1.354,000
Direction de Trèves ..	—	1.624,400
TOTAL		<u>8.477,400</u>

c) Nombre et longueur moyenne des sections et des districts.

L'ensemble des sections et des districts qui ont pu être constitués, se répartissait ainsi :

DIRECTIONS	LONGUEUR des LIGNES	SECTIONS		DISTRICTS	
		NOMBRE	LONGUEUR moyenne	NOMBRE	LONGUEUR moyenne
	km. m.		km. m.		km. m.
D'Aix-la-Chapelle....	739,200	3	246,400	58	12,700
De Düren	698,200	6	116,300	24	29,000
D'Essen	1.116,700	7	159,500	20	55,800
De Ludwigshafen ...	806,200	5	161,200	23	35,000
De Mayence	824,800	3	274,900	15	54,900
De Trèves.....	1.066,300	4	266,500	14	76,100

Ce tableau fait ressortir des différences assez importantes.

Ces différences provenaient de ce que les effectifs du personnel variaient beaucoup d'une Direction à une autre, comme on l'on déjà expliqué, et on hésitait à faire des mutations pour éviter le mélange des agents qui avaient été groupés par réseau d'origine.

Elles tenaient, également, à la façon dont chaque Direction utilisait les Bahnmeister allemands.

A la Direction d'Aix-la-Chapelle (exploitée par du personnel du Réseau de l'État Belge) on avait rétabli l'ancienne subdivision allemande, la Bahnmeisterei, d'une longueur moyenne de 12 km. 750.

D'autres Directions mettaient les Bahnmeister sous les ordres des chefs de district, qu'ils aidaient, et cela permettait d'avoir des districts de grande étendue.

D'autres enfin, après avoir employé cette méthode, avaient confié des districts à ces Bahnmeister.

Il a été reconnu, par la suite, que ces agents s'acquittaient fort bien de leur besogne et que l'on pouvait avoir confiance en eux. C'est cette dernière méthode que, finalement, on décida de généraliser.

d) Organisation des travaux divers et de la revision générale méthodique des voies principales.

On se trouvait donc, après la reprise du service par les cheminots allemands, dans une situation plus normale et plus stable. Il y avait lieu

d'organiser, dès lors, un entretien rationnel des voies suivant une méthode déterminée.

Rien de semblable n'existait en Allemagne et, malgré le personnel nombreux dont disposait la Reichsbahn, l'entretien se faisait surtout par gros renouvellements, le plus souvent à l'aide d'entreprises, ce qui était fort onéreux.

Les cantonniers étaient employés à faire de l'entretien partiel en vol-tige, pratique assez défectueuse.

Les « Arbeiter » (cantonniers) et « Rottenführer » (chefs cantonniers) étaient surveillés par des « Bahnmeister » (surveillants), ayant de petits parcours de 5 à 15 kilomètres, qui relevaient eux-mêmes du « Betriebs-ant » (inspection du mouvement).

On ne pouvait songer à copier ou rétablir l'organisation allemande d'avant la grève.

Il fut décidé d'appliquer à la Régie la méthode de la revision générale méthodique (R. G.), employée presque partout en France, et de dresser le personnel allemand à cette méthode.

Tout en étant économique, celle-ci permet d'avoir toujours des voies en bon état d'entretien. Elle n'exclut pas, naturellement, les renouvellements lorsque l'usure de l'ensemble des matériaux l'exige, mais ces derniers deviennent alors exceptionnels.

En Janvier 1924, une note aux Directions exposa les principes généraux de la R.G. et donna des modèles de tableaux et de graphiques pour l'établissement du programme de 1924, à fournir immédiatement, de façon à pouvoir commencer le travail dès que le temps serait favorable.

En plus de cette R.G., les cantonniers devaient exécuter tous les autres travaux d'entretien.

Afin d'uniformiser la façon d'opérer, une Instruction en deux langues parut en Février. Elle indiqua comment ces travaux devaient être organisés et répartis dans l'année pour chaque brigade : revision générale ; nettoyage des voies, des accotements, des fossés, des terrassements ; entretien des empierrements, des haies vives, des clôtures, des ouvrages d'art, des gares, des barrières ; revision des signaux et transmissions ; serrages périodiques des attaches ; réparations partielles aux voies et appareils.

Une deuxième Instruction suivit, prescrivant la tenue, par les chefs de canton, d'un rapport journalier détaillé, afin de suivre et de contrôler le travail fait.

Une troisième Instruction fut publiée, en Février 1924, donnant un modèle de graphique et toutes les indications utiles pour sa tenue. Ce graphique, qui devait passer des districts à la section, puis à la Direction régionale et au Service Central, indiquait, en détail, les résultats obtenus

sur chaque ligne, par la R.G. : longueurs faites, pourcentage de remplacements ou de resabotages de traverses, rendement journalier par homme, etc.

En Avril, une Instruction bilingue régleta les tournées des chefs de section et des chefs de district ; elle prescrivit la production de rapports périodiques sur l'état d'avancement de tous les travaux d'entretien, y compris la R.G., avec le décompte de la main-d'œuvre employée.

Enfin, le 4 Juillet, on distribuait largement à tout le personnel un opuscule en deux langues : « Instruction technique pour l'entretien des voies par la méthode de la revision générale », donnant d'une façon minutieuse et très détaillée toutes les indications nécessaires pour que ce travail fût bien compris et bien exécuté.

Le personnel allemand, pour qui ce genre de travail était tout nouveau, s'y mit assez difficilement ; il fallut toute la patience et la tenacité du personnel dirigeant français et belge pour l'y habituer.

L'hiver 1923-1924 ayant été long et très rigoureux (la température est, en effet, descendue jusqu'à 20° au-dessous de zéro), la R.G. ne put être sérieusement mise en œuvre qu'en Avril.

e) Programme de revision générale pour 1924.

Le programme de 1924, qui portait sur toutes les parties des lignes encore défectueuses, était le suivant :

DIRECTIONS	LONGUEURS	LONGUEURS
	TOTALES des voies principales	A REVISER en 1924
	km. m.	km. m.
D'Aix-la-Chapelle.....	1.087,900	428,000
De Düren	1.165,900	475,000
D'Essen	1.935,800	966,580
De Ludwigshafen	1.309,400	607,347
De Mayence	1.354,000	530,750
De Trèves.....	1.624,400	463,251
TOTAUX	8.477,400	3.470,928

La revision intéressait donc 40 % de la longueur totale des voies principales, ce qui est une proportion considérable et donne une idée du mauvais état d'entretien dans lequel se trouvaient les voies que la Régie a eu à incorporer dans son Réseau.

f) Résultats obtenus.

Le 1^{er} Novembre 1924, les longueurs revisées étaient les suivantes :

DIRECTIONS	LONGUEURS	
	PRÉVUES	REVISÉES
	km. m.	km. m.
D'Aix-la-Chapelle.....	428,000	360,750
De Düren	475,000	475,000
D'Essen	966,580	803,800
De Ludwigshafen	607,347	393,800
De Mayence	530,750	291,400
De Trèves.....	463,251	424,200
TOTAUX	3.470,928	2.748,950

Le programme était donc exécuté dans la proportion de 79 % et il aurait été entièrement terminé au 31 Décembre si la Régie n'avait pas cessé son exploitation à la date du 15 Novembre 1924.

En même temps que la revision générale s'effectuait méthodiquement, on procédait également aux autres travaux d'entretien : revision des voies de gares, remplacement ou réparation des appareils de voie en mauvais état, revision des transmissions, consolidation des remblais, renouvellements généraux de voies, remplacement du ballast terreux, reprise des déformations en recherche, nettoyage et entretien des quais, cours, etc.

Le Service de la Voie a donc fait un gros effort qui lui a permis, malgré toutes les difficultés rencontrées, de rendre, en novembre 1924, les voies en bien meilleur état qu'il ne les avait prises en Mars 1923.

L'expression de cet effort ressort d'ailleurs des nombres suivants, indiquant les quantités des principaux matériaux employés :

Rails	59.312
Traverses en bois	479.080
Éclisses	338.032
Boulons	2.868.112
Selles	2.280.664
Crapauds	940.656
Tire-fond	883.200
Rondelles	1.864.000
Appareils de voie	8.648
Traverses métalliques.....	245.400

CHAPITRE II

BATIMENTS

A. - PROTECTION DES BATIMENTS ET RÉPARATION DES DÉPRÉDATIONS

La Régie, dès son début, se trouva en face de telles difficultés de tous ordres, imposant des interventions rapides, que quelques-unes de ses tâches durent être considérées momentanément comme secondaires.

Ce fut le cas pour l'entretien et la garde des bâtiments.

Il fallait assurer cependant, tout au moins, leur protection, car ils étaient menacés de sabotage au même titre que toutes les autres installations du Réseau.

La Régie et l'Armée ne disposaient pas des moyens nécessaires pour effectuer une surveillance continue suffisante.

La première ne pouvait, en outre, assumer la charge des frais de reconstructions et de réparations nécessitées par des sabotages ou des attentats.

Aussi, en raison de cet état de choses, la H.C.I.T.R., dans son Ordonnance n° 162 du 14 Avril 1923, dont nous avons parlé plus haut, instituait-elle, en ce qui concerne la sauvegarde des bâtiments de la Régie, la responsabilité civile des bourgmestres administrant les communes sur le territoire desquelles des actes de malveillance seraient commis.

Les dommages causés furent compensés par l'application de cette Ordonnance.

A titre d'exemple, nous signalerons que, le 26 Juin 1923, l'explosion d'une bombe dans le hall des Pas-Perdus de la gare de Wiesbaden provoqua d'importants dégâts, en même temps que 3 voyageurs allemands étaient blessés assez sérieusement. La ville de Wiesbaden eut à verser, par l'intermédiaire du délégué local de la H.C.I.T.R., une somme de 150.000 francs, montant des travaux de réparation.

Pendant les premiers mois, on effectua seulement aux bâtiments les travaux qui étaient la conséquence des attentats ou des déprédations commises par les Allemands au moment de leur abandon de travail.

Les incendies dus à la malveillance, qui se déclaraient un peu partout sur le Réseau, fournirent l'occasion de constater que les mesures de protection pour combattre le feu étaient insuffisantes et que les installations établies dans ce but étaient souvent défectueuses.

On dut établir un Règlement intitulé : « Mesures à prendre en cas d'incendie dans les gares et les ateliers », fixant le rôle de chacun des services en cas de sinistre.

D'autre part, les moyens de défense contre l'incendie furent tous vérifiés et améliorés.

Les bouches d'incendie, vannes, canalisations d'eau, étaient, en effet, généralement en mauvais état.

On constata parfois que la pression de l'eau, dans des conduites devant permettre l'emploi de tuyaux d'incendie sans interposition de pompe, était insuffisante.

Il fallut remplacer ou réparer nombre de pièces, contrôler la correspondance du pas des vis des bouches avec celui des tuyaux, approvisionner les raccords indispensables, etc., et souvent modifier ou améliorer les dispositions existantes.

Ces améliorations nécessitèrent un peu partout, surtout dans les grandes gares, des travaux relativement importants.

B. - REMISE EN ÉTAT DES BATIMENTS

Les voyageurs allemands qui, de prime abord, n'avaient pas osé se risquer dans les trains, par crainte de représailles de la part du Reich et des groupements nationalistes, devinrent journellement de plus en plus nombreux.

La remise en meilleur état des installations diverses accessibles au public devint ainsi bientôt indispensable.

D'autre part, un certain nombre de gares, restées fermées par suite de l'exploitation réduite du début, furent remises en service au fur et à mesure de l'augmentation des effectifs. Leurs installations de bâtiments, laissées à l'abandon pendant une partie de l'hiver 1922-1923 et livrées aux intempéries, avaient beaucoup souffert, en dehors des sabotages dont elles avaient été l'objet dans la suite, et nécessitaient une révision générale importante.

C'est pourquoi, les travaux divers aux bâtiments ont principalement consisté, pendant les premiers mois d'exploitation de la Régie, en travaux d'entretien et de réfection urgents à effectuer aux bâtiments à voyageurs, halles à marchandises, abris pour voyageurs et, en général, à tous les locaux à l'usage du public, afin d'en assurer la bonne conservation. On put éviter, de cette façon, une aggravation des dommages qui aurait résulté d'un retard apporté dans l'exécution de ces travaux, lorsqu'il s'agissait

de réparations portant sur les couvertures, les charpentes, les écoulements d'eau, crépis et revêtements extérieurs.

A l'approche de l'hiver 1923-1924, il fallut songer spécialement à l'entretien général des bâtiments et des diverses installations pour les mettre à l'abri des intempéries.

Autrefois, chaque Direction régionale allemande opérait à sa façon ; des règles communes, nettement établies, s'imposaient maintenant.

Par une circulaire aux Présidents des Directions régionales, en date du 2 Août 1923, la Direction Générale de la Régie donna à ceux-ci les directives nécessaires.

Cette circulaire comportait 3 paragraphes :

§ I. — Recommandations générales aux approches de l'hiver (Remise en état des bâtiments, chauffage).

§ II. — Règles comptables.

§ III. — Établissement d'un programme d'entretien.

Le premier paragraphe visait les travaux strictement nécessaires pour la conservation des bâtiments. Il s'agissait, là où cela n'avait pu encore être fait, de protéger efficacement les intérieurs contre le mauvais temps et cette préoccupation intéressait particulièrement, comme on l'a déjà dit, les éléments constitutifs des bâtiments : couvertures, charpentes, crépis et revêtements extérieurs, vitrerie, peinture extérieure des menuiseries et des parties métalliques, installations d'écoulement d'eau.

Par ailleurs, il était prescrit de remettre en état les locaux à l'usage du public qui avaient été particulièrement délaissés : water-closets, salles des Pas-Perdus, salles d'attente, dégagements, etc.

En ce qui concerne le chauffage, il était nécessaire d'assurer la visite, la réparation et le nettoyage des conduits de cheminées, des tuyaux et des appareils.

Les règles comptables du paragraphe II comprenaient deux chapitres :

1^o Entretien courant (dépenses de moins de 3.000 francs par travail ou nature de travail).

2^o Grosses réparations (dépenses de plus de 3.000 francs).

Les dépenses de moins de 3.000 francs pouvaient être engagées directement par les Services régionaux sans demande d'approbation préalable, sauf à en rendre compte à la Direction Générale. Cette indépendance relative avait l'avantage d'accélérer l'exécution d'un grand nombre de travaux d'importance moyenne.

Les projets dont le montant dépassait 3.000 francs devaient être soumis à l'approbation du Directeur de la Régie et ne pouvaient être mis en

exécution qu'après l'autorisation de dépense, et ce dans les limites des sommes mises à la disposition des Directions régionales pour l'entretien courant.

En s'inspirant de ces principes, les Directions régionales durent chacune dresser le programme de prévisions de dépenses d'entretien de bâtiments, indiqué au paragraphe III, par gare et par ligne.

Les premiers programmes que les Directions présentèrent et qui furent approuvés s'élevaient au total à :

Entretien courant.....Fr.	4.745.850
Grosses réparations.....	2.238.760
TOTAL.....Fr.	<u>6.984.610</u>

Ils formèrent la véritable base de tous les travaux, qui furent exécutés, suivant leur ordre d'urgence, entre le mois d'Août 1923 et la fin de la Régie.

Cette dernière se devait, en effet, à elle-même de donner au public l'impression que les bâtiments, après les insuffisances bien excusables du début, étaient désormais parfaitement entretenus.

C. - MODES D'EXÉCUTION DES TRAVAUX

Les travaux intéressant les bâtiments furent, le plus souvent, confiés à des entrepreneurs allemands, qui entraient en concurrence sur l'appel des agents qualifiés de la Régie.

Néanmoins, dans certains centres, on constitua des équipes techniques composées d'ouvriers d'art qui pouvaient exécuter, non seulement des travaux d'entretien, mais aussi des travaux divers d'aménagement.

Les matériaux étaient fournis par le Service des Approvisionnements ou achetés directement dans le commerce.

D. - RÉSULTATS

La Régie, en dépit de circonstances le plus souvent défavorables, remit et entretint en bon état les bâtiments et installations du Réseau rhénan, dès que cela fut possible et surtout à partir du mois d'Août 1923.

Elle ne cessa d'accroître ses efforts dans ce domaine, comme dans les autres, pour arriver à une organisation générale et à une situation d'ensemble dignes d'un grand réseau en pleine activité.

Après son départ, on put constater qu'elle avait rempli pleinement son but.

D'ailleurs, les chiffres ci-dessous montrent l'importance de ses efforts :

Montant total des dépenses pour travaux de remise en état des bâtiments (Entretien et Grosses réparations)	Fr.	3.945.052 66
Montant total des dépenses pour travaux de nouveaux aménagements des bâtiments		2.205.050 54
TOTAL	Fr.	<u>6.150.103 20</u>

Ces chiffres ne comprennent pas la main-d'œuvre fournie par les agents du Réseau, ni la valeur des matériaux utilisés trouvés sur place après le départ des Allemands, dont le total a avoisiné le chiffre de 5 millions.

CHAPITRE III

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

A. - RÈGLES GÉNÉRALES POUR L'ÉTABLISSEMENT DES TRAITÉS

Afin de ne pas troubler les habitudes des industriels, la Régie s'inspira des règles allemandes pour les autorisations de nouveaux raccordements des usines avec le Chemin de Fer.

L'embranché devait soumettre les projets d'installation et de traité, après accord avec les autres Autorités qualifiées, notamment avec les Services de la Voirie, s'ils étaient intéressés.

Il se chargeait, sous le contrôle du Chemin de Fer, de l'exécution de tous les travaux, à l'exception de ceux concernant la sécurité (signaux et enclenchements) et de ceux situés sur le domaine du Chemin de Fer qui étaient réalisés par la Régie.

Celle-ci vendait ensuite au concessionnaire la partie d'embranchement qu'elle avait construite, y compris le matériel de voie, et lui louait la partie de terrain nécessaire. Le matériel d'enclenchement, de signalisation, de télégraphe, de téléphone, etc., était vendu ou loué par avance, à raison d'un loyer annuel équivalant au 1/10^e de sa valeur.

L'embranché supportait, en outre, les frais de vérification, de rédaction des plans, des traités et des consignes locales.

Avant le commencement des travaux à exécuter par la Régie, le concessionnaire versait, à titre de provision ne portant pas intérêt, la somme déterminée par le montant de l'estimation.

Après l'achèvement des travaux, sur le vu du décompte définitif, l'excédent lui était remboursé si cette estimation se révélait trop élevée. Au contraire, il effectuait un versement complémentaire si les dépenses dépassaient les prévisions.

La mise en service pouvait commencer aussitôt après la vérification des installations par la Régie.

Cette dernière pouvait exiger, par la suite, la réalisation de toutes les modifications qu'elle jugeait utiles pour la desserte particulière de l'embranchement. Tous les frais en résultant étaient à la charge de l'embranché, qui ne recevait aucune indemnité pour les dommages causés par ce fait à son industrie.

Néanmoins, si ces modifications étaient décidées à la suite d'augmentation de trafic, ou pour satisfaire aux besoins généraux du Chemin de Fer,

celui-ci participait aux dépenses dans une proportion inverse à l'ancienneté de la mise en service de l'embranchement.

En principe, la Régie entretenait, aux frais de l'embranché, les appareils de voie et de sécurité situés à l'intérieur des emprises ; les autres parties étaient laissées aux soins du concessionnaire, sous le contrôle du Chemin de Fer.

Le concessionnaire payait annuellement diverses taxes équivalentes aux frais de surveillance, de desserte, d'entretien, d'éclairage, etc., du raccordement.

Pour l'entretien des voies, les taxes annuelles étaient les suivantes :

5 francs le mètre linéaire de raccordement et 100 à 200 francs pour chaque appareil de voie, suivant son importance.

La remise, l'échange et l'utilisation des wagons étaient réglementés par le Service de l'Exploitation, dans les conditions indiquées précédemment.

Le raccordé devait, sous peine d'amende conventionnelle, signaler les accidents, déraillements, etc., qui auraient pu survenir sur l'embranchement.

Il devait dédommager la Régie de toutes les avaries survenues au matériel roulant pendant son séjour hors du domaine du Chemin de Fer.

Le raccordement pouvait être utilisé par la Régie ou par des tiers, tant qu'il n'en résultait pas de dommages pour le concessionnaire. Des indemnités étaient prévues pour le cas où l'embranché aurait subi un préjudice.

Chaque partie pouvait résilier le contrat après un préavis de 6 mois. Néanmoins, dans certains cas : insécurité, faillite, inobservation de contrat, la Régie pouvait prononcer la résiliation sans préavis ni indemnité.

En cas de résiliation, le concessionnaire ne pouvait exiger que la restitution de la partie de la somme versée qui n'avait pas encore été dépensée dans la construction de l'embranchement.

Lors de la suppression de celui-ci, la Régie pouvait, soit enlever elle-même le matériel situé sur son domaine et rétablir la voie, soit charger le concessionnaire de le faire. Dans les deux cas, ce dernier en supportait tous les frais. Si la Régie reprenait le matériel, elle versait à l'embranché une indemnité équivalente à la valeur des matériaux repris, compte tenu de l'usure.

Les directives précédentes formaient la base générale réglementant les relations entre la Régie et les bénéficiaires de raccordements ; mais, dans le cas de circonstances locales spéciales, la rédaction des traités particuliers pouvait naturellement subir des modifications appropriées.

B. - EMBRANCHEMENTS ÉTUDIÉS ET AUTORISÉS PAR LA RÉGIE

La Régie s'efforça de réduire les délais d'étude de façon à donner rapidement l'autorisation demandée.

Les plans étaient toujours présentés par l'intéressé. Ils étaient aussitôt vérifiés en vue de la possibilité d'exécution, et mis au point par la Régie. Celle-ci établissait ensuite les projets de signalisation, d'enclenchements et de consignes particuliers à la desserte de l'embranchement. Une estimation était alors dressée pour servir de base au versement, par le concessionnaire, de la provision équivalente au montant présumé des dépenses dont il a été parlé plus haut.

Le règlement définitif se faisait, comme on l'a vu, en fin de travaux, d'après l'élévation réelle des dépenses.

Si, après rédaction d'un avant-projet, l'embranché ne faisait pas construire, il devait verser une certaine somme compensant les frais d'étude.

Pour aller plus vite, on permit parfois aux concessionnaires de faire exécuter les travaux dans les emprises du Chemin de Fer sous la direction et la surveillance des agents de la Régie. Ils furent même autorisés à employer du matériel de voie leur appartenant, y compris les appareils pour voies principales, sous condition, toutefois, que la Régie les acceptât préalablement.

Les divers frais de surveillance, entretien, etc., étaient facturés à l'embranché avec une majoration de 13 % pour frais généraux.

En cas de contestation, le différend était soumis à la H.C.I.T.R. Devant cette procédure rapide et facile, un certain nombre d'industriels se raccordèrent au Chemin de Fer dès la fin de la résistance passive.

Le tableau ci-après indique, par Direction régionale, le nombre des raccordements importants qui furent établis, en dehors du nombre considérable de ceux existant déjà, pendant l'exploitation du réseau par la Régie :

Direction d'Aix-la-Chapelle.....	10
Direction de Düren.....	11
Direction d'Essen.....	8
Direction de Ludwigshafen.....	2
Direction de Mayence.....	9
Direction de Trèves.....	6
TOTAL.....	<u>46</u>

CHAPITRE IV

TRAVAUX

A. - TRAVAUX DIVERS

La Régie exécuta de nombreux travaux, dont certains sont mentionnés ci-après :

Gare d'Aix-la-Chapelle Hbf. — Prolongement d'une part du quai III de 58 m. 65 vers la Belgique, et de 35 m. 70 vers Rothe-Erde, d'autre part du quai IV de 45 mètres vers la Belgique.

Gare d'Aix-la-Chapelle-Rothe-Erde. — Aménagement du faisceau de voies, vers Eilendorf, prolongement de 300 mètres des voies de garage, terrassements nécessaires et consolidation du talus.

Gare de Viersen. — Travaux de parachèvement des voies surélevées comportant la pose de 885 mètres de voie (pour raccorder le côté Viersen au côté Anrath) et la dépose de 1.420 mètres de voie. Ces travaux ont dû être parachevés sans retard, pour permettre la suppression de plusieurs passages à niveau en pleine agglomération où la circulation était dangereuse.

Ligne d'Oberhausen-West à Osterfeld. — Remise en état du pont métallique à double voie, de 35 mètres d'ouverture, sur l'Emscher Kanal, à Osterfeld, coupé par des explosions de bombes le 12 Mai 1923.

Ligne de Düsseldorf à Duisbourg. — Réparation du pont métallique sur le Dickelbach, au P. K. 60 + 519, avarié par sabotage.

Oberttinger. — Mise en place du pont d'Oberttinger et travaux exceptionnels d'entretien des voies.

Ligne de Coblenze à Perl. — Parachèvement de la travée du passage supérieur en béton armé, au kilomètre 109 + 338.

Ligne de Speyer à Speyer-Rhein. — Pont de bateaux : réfection du platelage en mauvais état, consolidation des amarrages de pontons, etc.

Ligne du Ludwigshafen à Mannheim. — Pont sur le Rhin : réfection du platelage en mauvais état, peintures, etc.

B. - CONSOLIDATION DE REMBLAIS

Dans la direction de Mayence, il y eut des éboulements de remblais importants et fréquents : un à Wörsdorf, sur la ligne de Francfort à Limbourg ; les autres dans la région d'Alzey, notamment à Nieder-Olm (ligne

d'Alzey à Mayence), — près d'Alzey sur la ligne d'Alzey à Bodenheim, près de Gau-Oderheim, sur la route d'Alzey à Osthoffen, — plusieurs, successivement, près de Kettenheim et de Gundersheim, sur la ligne d'Alzey à Worms.

Comme ces remblais, dont on avait reconnu les défauts à la prise de possession des lignes, faisaient l'objet d'une surveillance constante, aucun accident n'a été à déplorer, mais il y eut des interruptions de circulation plus ou moins longues.

La cause des affaissements résidait dans la façon très défectueuse dont les terrassements avaient été exécutés par la Reichsbahn.

Le Service de la Voie de la Régie effectuait les remises en état de la façon suivante :

On recoupait le remblai verticalement, tout en établissant une plateforme légèrement en pente vers l'extérieur.

Un réseau de drains à pierres sèches était créé sur cette plateforme.

Le remblai était alors reconstitué suivant son profil normal, à l'aide de matériaux légers et poreux, généralement des scories.

Cette méthode a donné de très bons résultats et les remblais ainsi reconstitués ont toujours très bien tenu.

C. - RENOUELEMENTS DE VOIES

En bien des points, le matériel de voie était arrivé à sa limite d'usure et il devenait nécessaire de le remplacer par des matériaux neufs, tant pour assurer la sécurité que pour permettre l'augmentation des vitesses.

Dans ce but, les renouvellements suivants ont été exécutés :

LIGNES ET GARES	APPAREILS	LONGUEUR DE VOIE
DIRECTION DE TRÈVES		m. l.
Ligne de Trèves à Coblenze	»	1.485
Ligne de Trèves à Turkismühle	»	585
Ligne de Büschfeld à Nonweiler	»	456
DIRECTION DE DÜREN		
Ligne de Cologne à Neuss	»	3.500
Ligne de Cologne à Coblenze	»	3.216
Ligne de Cologne à Trèves	20	
Parties de voies diverses.....	»	780
<i>A reporter</i>	20	10.022

LIGNES ET GARES	APPAREILS	LONGUEUR DE VOIE
		m. l.
<i>Report</i>	20	10.022
Ligne de Blankenheim à Ahrdorf	»	1.000
Ligne de Call à Hellenthal	»	16.515
DIRECTION D'ESSEN		
Ligne de Düsseldorf Hbf à Düsseldorf Rath..	»	2.573
Raccordement de Hard à Flingen.....	»	150
Ligne de Wedau à Hilden	»	515
Ligne de Werden à Steele-Nord	»	170
Gare de Duisbourg-Hochfeld (Süd).....	»	220
Gare de Wedau	»	400
Ligne de Duisbourg-Hochfeld-Süd à Dortmund- Süd.....	»	200
Gare de Mulheim-Heissen.....	»	225
Gare d'Essen Hbf	5	352
Ligne d'Osterfeld à Oberhausen	»	85
Ligne d'Osterfeld à Lünen-Süd	»	1.400
Gare d'Osterfeld-Süd.....	18	
Ligne de Duisbourg à Dortmund	»	782
Ligne d'Oberhausen à Ruhrort.....	»	72
Ligne d'Essen (West) à Oberhausen-West.....	»	280
Gare d'Oberhausen Hbf.....	»	577
Gare d'Osterfeld Hbf.....	23	150
Gare de Frintrop.....	»	430
Gare de Bottrop	»	85
Ligne de Gladbech-West à Bottrop	»	240
DIRECTION DE LUDWIGSHAFEN		
Ligne de Neustadt à Hombourg.....	»	5.864
Ligne de Landau à Deux-Ponts	»	6.180
Ligne de Spire à Neustadt	»	1.000
Ligne de Grunstadt à Eisenberg	»	651
Ligne de Lambrecht à Elmstein.....	»	1.560
DIRECTION D'AIX-LA-CHAPELLE		
Ligne de la frontière belge à Langerwehe	9	2.975
Ligne d'Aix-Nord à Jülich (pleine voie).....	»	2.765
Gare d'Aldenhoven-Jülich	5	
Ligne de Stolberg à Kohlscheid.....	»	396
Ligne d'Aix à Crefeld	5	492
Ligne de Neuss à Neersen	»	1.060
Ligne de Crefeld à Duisbourg	»	3.340
Ligne de Hohenbudberg à Uerdingen.....	»	2.618
Ligne de Crefeld-Oppum à Crefeld-Linn	»	1.865
Ligne de Crefeld-Linn à Crefeld Hbf	»	1.185
<i>A reporter</i>	85	68.394

LIGNES ET GARES	APPAREILS	LONGUEUR DE VOIE
		m. l.
<i>Report</i>	85	68.394
Ligne de Crefeld-Oppum à Cologne	»	500
Gare de Crefeld Hbf	»	536
Ligne de Friemersheim à Clèves.....	»	4.718
Entre Millingen et Alpen	»	2.120
Ligne de Uerdingen à Homberg	»	500
Ligne de Crefeld à Neuss	»	4.350
Ligne de Clèves à Duisbourg	»	1.060
Ligne de Clèves à Cologne	»	4.725
Ligne de Clèves à Spyck.....	»	2.650
Ligne de Kempen à Kaldenkirchen (remplacement de traverses).....	»	1.100
DIRECTION DE MAYENCE		
Ligne de Mayence à Worms.....	»	1.214
TOTAUX	85	91.867

Tous ces renouvellements furent menés à bonne fin, sans présenter de difficultés autres que celles que l'on rencontre normalement. Il y a lieu, cependant, de mentionner le renouvellement de la voie 2, sous le tunnel de Mayence.

Ce travail fut entrepris à la suite de nombreuses ruptures de rails, offrant de graves dangers pour la circulation.

Pour l'exécuter, il a été utilisé des rails de 15 mètres et des traverses en hêtre créosotées. Le ballast, en pierres cassées, provenait des carrières de ballast de Rupbach (Vallée de la Lahn).

Un service temporaire de voie unique fut organisé la nuit, les jours ouvrables, pendant les heures de faible trafic, de 23 h. 25 à 4 h. 50. Le chantier fut divisé en 3 équipes :

La première, chargée du dégarnissage de la voie et de l'enlèvement du vieux ballast, comprenait 20 hommes.

La deuxième, assurant le renouvellement proprement dit de la voie, était constituée par 25 travailleurs choisis parmi les meilleurs.

La troisième, forte de 18 hommes, assurait le déchargement du ballast et le relevage de la voie.

Le renouvellement, commencé le 6 Août, fut terminé sans aucun incident le 20 Septembre, l'avancement moyen du chantier ayant été de 32 mètres par jour, malgré la faible durée de travail indiquée plus haut.

D. - DOUBLEMENT DE LA LIGNE DE DÜREN A BONN

On a vu que, ne pouvant utiliser les voies du Chemin de Fer traversant la zone de Cologne, pour assurer les transports échangés entre la Ruhr et la partie nord des Territoires rhénans d'une part, et la partie sud de ces mêmes Territoires d'autre part, la Régie avait dû reporter ce trafic sur la ligne à voie unique de Düren à Bonn. En raison du développement rapide du dit trafic, la ligne à voie unique devint vite insuffisante et il fallut procéder à son doublement dans le plus court délai possible ; un record a été établi à ce point de vue.

1^o *Section de Düren à Euskirchen* : l'importance des travaux exécutés ressort des données ci-après : longueur de la voie dédoublée y compris les aménagements de gares : 33 kilomètres ; déblais : 30.000 mètres cubes ; remblais : 40.000 mètres cubes ; ouvrages d'art : 6 passages inférieurs et un certain nombre de petits ouvrages à prolonger ; aménagement des gares de Bubenheim, Wettweiss, Zülpich, Dürscheven.

L'autorisation d'exécution ayant été donnée par la H.C.I.T.R. le 13 Juin 1923, les travaux commencèrent dès le 16 Juin. Ils furent exécutés en régie, avec le concours des sapeurs du Génie et de la main-d'œuvre allemande encadrée de cheminots français.

Le temps fut inclément : pluvieux et froid, au début, il devint en Juillet excessivement chaud, causant alors de nombreuses insolations parmi les travailleurs.

Le tronçon Düren-Zülpich put, malgré tout, être inauguré le 4 Juillet c'est-à-dire 18 jours seulement après le commencement des travaux, et le tronçon Zülpich-Euskirchen le 21 Juillet, c'est-à-dire 35 jours seulement après le commencement des travaux. Les travaux de parachèvement se poursuivirent jusqu'au 20 Août 1923.

2^o *Section Euskirchen à Bonn* : les travaux de doublement de voie de cette section furent commencés le 20 Octobre 1923. Ils comportaient la pose de 34 kilomètres de voie, l'élargissement de 27 ouvrages d'art et aqueducs, l'exécution de 45.000 mètres cubes de remblais et 80.000 mètres cubes de déblais, l'aménagement des gares de Duisdorf, Witterschlick, Kottenforst, Meckenheim, Rheinbach, Odendorf, Cuchenheim.

Entreprise en mauvaise saison, la réalisation de ce projet se heurta à de grosses difficultés entre les kilomètres 9 et 11, notamment à la traversée et aux abords de la gare de Witterschlick où l'on fut en présence d'une masse élevée de terre glaise détremnée, reposant sur une couche marneuse en mouvement vers la vallée du Königsbach, ruisseau longeant la gare de Witterschlick.

Cette masse devait être entamée, pour l'élargissement de la plateforme.

Des murs de soutènement importants, avec fossés maçonnés, durent être construits entre les points kilométriques 9 + 151 et 9 + 290, 9 + 590 et 9 + 634, 10 + 580 et 10 + 665, 10 + 990 et 11 + 046, pour arrêter le mouvement des terres.

Dans le mur du kilomètre 10 + 990 à 11 + 046 était comprise la culée d'un P.S. qui dut être reprise en sous-œuvre.

A la grande traversée de la gare de Witterschlick, les mouvements de terre furent particulièrement importants ; ils soulevaient les voies et menaçaient d'envahir la gare.

La construction des murs de soutènement entraîna l'enlèvement d'un cube de terre considérable. Les terrassements furent, en outre, rendus difficiles par la présence de couches de terre à poterie qu'on ne put enlever qu'à la bêche.

Les fouilles en fondation nécessitèrent des blindages sérieux.

D'autre part, les couches inférieures du terrain, sur le plan de glissement, se trouvaient baignées dans l'eau provenant des infiltrations dues aux pluies et, aussi, à la disparition d'écoulements naturels, par suite de la déformation du sol.

Il fallut établir un système de drainage assurant l'évacuation des eaux vers le Königsbach.

Le volume de béton utilisé pour la confection des murs de soutènement atteignit 6.800 mètres cubes.

Le matériel de voie utilisé pour la pose de la deuxième voie provint de la dépose de la voie de Rheinbach à Liblar. La Régie et le Génie militaire contribuèrent à cette dépose.

La pose fut effectuée de Rheinbach à Kottenforst par la main-d'œuvre militaire et, de ce point à Bonn, par la Régie.

L'ensemble des travaux de doublement entre Düren et Bonn a entraîné une dépense globale de 5.226.853 fr. 48 c., non compris le montant de la main-d'œuvre fournie par l'Armée et par le personnel normal de la Régie.

E. - TRAVAUX RÉSULTANT DES AFFAISSEMENTS DU SOL DE LA RUHR

Dans la Direction régionale d'Essen, il existe de nombreuses mines, exploitées en galeries superposées, s'étendant sous les lignes et installations du Chemin de Fer.

La présence de ces mines entraîne un affaissement général du sol, qui modifie continuellement les profils des voies et qui cause des dégâts aux installations du Chemin de Fer.

C'est ainsi que divers bâtiments s'étaient enfoncés dans le sol à tel

point que l'accès de certaines gares, réalisé à l'origine par un perron, avait dû, ensuite, être assuré par un escalier de 3 ou 4 marches en contrebas du sol (affaissement de 1 mètre environ).

Plusieurs ouvrages d'art étaient dans le même cas : pont de Stoppenberg affaissé de 1 m. 04 ; pont de Bottrop-Süd, sur le canal, affaissé de 1 m. 02 et qui engageait le gabarit de navigation ; groupe de plusieurs ouvrages à Essen-Nord, etc...

Certains embranchements particuliers sur le terrain des mines avaient tassé de 3 mètres et plus, depuis leur établissement.

Les réparations des dommages causés aux installations du Chemin de Fer furent faites entièrement aux frais des firmes minières sous le contrôle et la surveillance de la Régie.

Pour les lignes, les profils en long de la construction furent rétablis ; en cas d'impossibilité, par suite d'un trop grand affaissement, un profil spécial propre à l'exploitation normale fut réalisé.

Le principe de la procédure arbitrale appliquée par l'administration allemande, en cas de contestation avec les firmes minières, a été rejeté par la Régie. Cette dernière s'est appuyée sur l'Arrêté n° 103 du Général Commandant l'Armée du Rhin, relatif à la juridiction prévue en cas d'atteinte aux biens des services alliés chargés du contrôle ou de l'exploitation des gages, et sur l'Arrêté spécial n° 113, en ce qui concernait l'action en réparation civile.

En fait, les procès-verbaux des travaux de réparation pour dommages causés au Chemin de Fer ont été acceptés sans réserves par les représentants des mines.

Les plus importants travaux exécutés par la Régie et résultant des affaissements du sol, ont été les suivants :

1° réparation de l'ouvrage d'art situé au kilomètre 2.667, près de la gare de Rotthausen ;

2° réparation du pont de la Schlenhofstrasse, près d'Essen-Nord ;

3° réparation des murs du passage souterrain de la gare de Kray-Nord ;

4° réparation des immeubles de la Régie situés 1, 3 et 5 Moltkestrasse, à Kray-Nord ;

5° réparation du collecteur rompu sous le passage souterrain de Rotthausen ;

6° réparation du chaînage des murs des divers bâtiments de la G.V., des lézardes des passages souterrains et du bâtiment de la P.V., en gare de Hamborn ;

7° relevage, bourrage et dressage de 44 appareils, de 34.000 mètres de voies principales et de 21.000 mètres de voies accessoires, en divers points.

CHAPITRE V

OUVRAGES D'ART

A. - MESURES DE PRÉCAUTION PRISES AU DÉBUT DE L'EXPLOITATION

Au fur et à mesure de la prise de possession des lignes par la Régie, en vue de leur exploitation, il fut prescrit de procéder immédiatement à une visite de tous les ouvrages d'art pour s'assurer de leur solidité et de leur bon état d'entretien.

Ceux qui paraissaient douteux furent l'objet d'une surveillance particulière et constante.

Des procès-verbaux furent rédigés pour tous, indistinctement. Ces procès-verbaux relataient l'état des diverses parties : tabliers métalliques, voûtes, piles et culées, dispositifs d'écoulement des eaux ou d'étanchéité du platelage, garde-corps, peinture, enrochements protégeant les piles et culées en rivière, avec observations relatives à la nécessité d'effectuer des réparations, des remplacements, de prendre des mesures spéciales intéressant la sécurité de la circulation et la conservation des ouvrages.

Tous les ouvrages se sont bien comportés et aucun ne fut la cause d'arrêt dans la circulation des convois sauf, naturellement, ceux qui furent détériorés par des actes de sabotage.

B. - ACTIVITÉ DU SERVICE DES OUVRAGES D'ART

En Octobre 1923, à la fin de la résistance passive suivie de la reprise des cheminots allemands, il fut possible de renforcer notablement le Service spécial s'occupant des ouvrages d'art et des constructions métalliques en général, et rattaché au Service Central de la Voie.

Ce Service spécial avait comme mission de donner des directives précises aux Directions régionales, pour la vérification des ouvrages d'art en vue de leur entretien, de leur consolidation ou de leur remplacement.

Les prescriptions ministérielles relatives au calcul des tabliers métalliques, existaient dans les divers bureaux de la Voie des anciennes Directions régionales allemandes.

Les éléments d'appréciation nécessaires étaient consignés dans des registres de ponts (Brückenbücher), dont une partie fut retrouvée.

A la suite des accords intervenus à Mayence, fin 1923, en vue de la reprise des relations ferroviaires avec les Territoires non occupés, les

registres de ponts faisant défaut au Service de la Voie lui furent remis par l'intermédiaire du Délégué allemand nommé auprès de la Régie.

Les renseignements fournis par ces registres de ponts et relatifs à l'emplacement et à la classe des ouvrages d'art, furent reproduits sur des cartes schématiques dressées par district, avec n^{os} de référence aux dits registres.

Ainsi se continua l'organisation méthodique de cette partie si importante du Service de la Voie.

L'attention du Service des Ouvrages d'art devait logiquement porter, en premier lieu, sur les tabliers métalliques des lignes principales.

L'examen, auquel il procéda, des graphiques et tableaux indiquant les caractéristiques des ouvrages, permit de se rendre compte que certains ponts, dont la construction était antérieure à 1895, n'offraient pas une résistance suffisante pour le passage, en toute sécurité, des locomotives les plus lourdes en service.

Il fut dressé, en conséquence, un tableau général des restrictions à observer dans la circulation des divers engins moteurs sur les lignes exploitées par la Régie.

Outre la surveillance attentive et les mesures de sécurité indispensables, on prescrivit de procéder :

1^o à une nouvelle visite, plus approfondie que la première, de tous les ouvrages du Réseau. Des procès-verbaux de ces nouvelles visites furent dressés et, dans l'ensemble, ils ne signalèrent pas de graves défauts ;

2^o à la classification des ouvrages d'art, conformément aux prescriptions allemandes ;

3^o à l'étude, avec vérification, de la stabilité sous les charges qui étaient admises par les règlements allemands en vigueur.

Les efforts portèrent, en premier lieu, sur les ouvrages anciens des lignes des Directions régionales de Ludwigshafen, de Trèves (Vallée de la Moselle et de la Nahe) et de Mayence (Vallée de la Lahn), en vue de dresser un programme d'ensemble de travaux de consolidation ou de remplacement de certains ouvrages, qui était en cours d'élaboration au moment de la cessation de l'exploitation par la Régie.

Le Service des Ouvrages d'art s'occupa également des études relatives aux ouvrages à construire, lors du doublement de la ligne Düren-Euskirchen-Bonn dont on a parlé plus haut.

La Régie se préoccupa spécialement de l'entretien et de la surveillance des tunnels, en raison des aléas qu'offraient certains d'entre eux.

Celui d'Obernhof, sur la ligne de Coblenche à Limbourg, fut l'objet d'une attention particulière. Cet ouvrage se trouve entre les gares d'Obern-

hof et de Nassau, à 600 mètres de la première ; il a une longueur de 450 mètres.

Construit primitivement en maçonnerie de moellons schisteux, avec du mortier de mauvaise qualité, il avait déjà commencé, depuis longtemps, à se disloquer.

L'administration allemande avait procédé, à plusieurs reprises, à des réfections partielles. Il restait encore des parties où la voûte était très fortement déformée et fissurée.

Au mois de Juin 1924, on constata que les fissures s'accroissaient ; quelques nouvelles lézardes se produisirent. Enfin, des blocs de maçonnerie se détachèrent du parement.

La situation étant assez dangereuse, des instructions furent données pour qu'une visite fut faite avant et après le passage de chaque train.

L'agent chargé de cette surveillance était tenu de vérifier fréquemment, au moyen d'outils appropriés, les maçonneries en mauvais état et de provoquer la chute des parties menaçant de tomber. Pendant ce temps-là, la Régie étudiait un projet prévoyant la réfection complète des parties dangereuses, avec fondations, pieds-droits et voûte en maçonnerie de briques hourdées au ciment, chape en ciment et rubéroïd, drainages en tuiles et sable recouverts de maçonnerie en pierres sèches.

Tout était prêt pour l'exécution de ces travaux lorsque l'exploitation de la Régie prit fin.

CHAPITRE VI

DOCUMENTATION ÉTABLIE POUR LES AGENTS DE LA VOIE

Une des grosses difficultés à laquelle il fallut parer, dès le début, ce fut le manque absolu de documentation.

Les agents ne possédaient aucun des renseignements essentiels sur la composition des voies, les différents types de matériel en usage sur les Chemins de Fer allemands, les appareils et les diverses installations dont le Service de la Voie devait assurer la manœuvre, le bon fonctionnement et l'entretien.

Les Allemands, en partant, avaient emporté tout ce qu'ils avaient pu. Ce fut, à l'origine, une source d'ennuis et de pertes de temps.

Il fallut reconstituer la documentation utile par un travail de recherches et, principalement, par traductions des quelques brochures éparses qu'on put découvrir dans les établissements abandonnés.

Un des premiers soucis du Service Central de la Voie fut l'élaboration d'un « Memento du chef de district », qui fut publié sous forme d'un opuscule de poche comportant 71 pages.

Ce Memento a été d'une grande utilité pour les agents de tous grades, en dehors des chefs de district à qui il était spécialement destiné, car on trouvait réunis dans ce petit ouvrage, sous une forme simplifiée et concise, tous les renseignements indispensables aux diverses catégories du personnel intéressé à l'entretien des voies.

Pour compléter les instructions contenues dans le Memento du chef de district, il fut procédé à l'établissement des documents suivants :

1^o *Carte générale du réseau exploité.* — Du format 50 × 80, elle fut terminée au mois d'Avril 1923 et tirée d'abord à quelques centaines d'exemplaires.

Après des corrections successives, il fut procédé à de nouveaux tirages et à de nouvelles distributions, en Septembre 1923 et Janvier 1924.

Cette carte indiquait toutes les gares des Territoires Occupés, toutes les lignes à double voie et à voie unique de ces mêmes territoires et des territoires voisins.

Exécutée à l'échelle de 1/375.000^e, elle comportait une retombe à l'échelle de 1/225.000^e, qui représentait, en détail, l'ensemble du bassin de la Ruhr avec ses nombreuses bifurcations et ramifications, ainsi que l'emplacement de ses gares et stations.

Il en a été distribué 5.000 exemplaires.

2° *Règlement pour la construction et l'exploitation des chemins de fer de l'Empire d'Allemagne.* — Ce règlement traitait des dispositions applicables tant aux lignes principales qu'aux lignes secondaires.

Il comportait 3 divisions principales correspondant aux 3 services : Exploitation, Traction, Voie.

3° *Règlement concernant l'établissement des projets d'aménagement des gares et des installations de sécurité.* — Ce document, avec figures intercalées dans le texte et 2 tableaux annexes, fut divisé en 2 parties :

la première partie traitait de l'établissement des plans de gares : dispositions des voies et des aiguilles, emplacements, nombre, numérotage ; installations pour le trafic local des marchandises ; installations pour le triage des wagons, etc... ;

la deuxième partie avait trait à l'établissement des postes de manœuvre : division des postes ; ordre de marche des trains ; disposition des signaux et des différents postes ; installations de block ; représentation des plans des postes de manœuvre avec indication de tous les signes employés.

4° *Instructions relatives à l'établissement, l'entretien et le renouvellement de la superstructure.* — Cette brochure donnait des instructions détaillées sur l'établissement et l'entretien des voies et appareils, ainsi que sur les mesures de sécurité à prendre pour l'exécution des travaux de la voie et la protection des chantiers.

Elle était suivie de 15 annexes :

Annexe I. — Procédés de rectification et de repérage des courbes.

Annexe 2. — Tracé des raccordements paraboliques et des changements de pente.

Annexe 3. — Surécartements, dévers et jeu de dilatation aux joints.

Annexe 4. — Instructions concernant l'apposition de la marque de réception sur les matériaux de la superstructure.

Annexes 5 à 10. — Profils de ballast sur les doubles voies et voies uniques, principales et secondaires.

Annexe 11. — Travelage des différentes superstructures.

Annexe 12. — Outillage pour la pose de voie.

Annexe 13. — Principes d'utilisation des contre-rails dans les courbes et les passages à niveau.

Annexe 14. — Superstructure pour les voies de gare parcourues à vitesse réduite.

Annexe 15. — Précautions à prendre contre les déformations de la voie.

L'Instruction était complétée par un cahier spécial comprenant quelques rectifications à la première édition, ainsi que par l'Annexe n° 16 concernant l'emploi et la pose de cales ou fourrures d'entretien de la superstructure.

5° *Nomenclatures du matériel.* — Nous avons déjà dit que les agents de la voie, en prenant possession des lignes des Territoires Occupés dont l'entretien leur était confié, avaient été surpris par la variété du matériel.

Il devenait donc de toute nécessité de procéder à l'établissement de nomenclatures du matériel en service sur les lignes exploitées par la Régie.

Il fut d'abord procédé à l'établissement d'une nomenclature de matériel des Chemins de Fer de l'État prussien comportant la désignation de chacun des articles avec un numéro d'ordre, les poids et la longueur des objets.

Elle fut complétée, ensuite, par les prix applicables à l'exercice 1924.

La nomenclature était, en outre, disposée en colonnes permettant à chaque établissement de tenir la comptabilité de matériel, en matériel neuf ou en matériel usagé.

A l'appui de cette nomenclature, il fut confectionné un album du matériel de la voie courante des Chemins de Fer de l'État prussien.

Cet album, qui comportait 180 planches de dessins, était précédé d'une notice sur la classification des superstructures en 3 groupes, suivant les profils des rails, sur l'emploi des divers matériaux (rails, traverses, éclisses, selles, etc...), sur les dispositions des superstructures des groupes I, II et III, sur les travelages des différentes compositions, ainsi que sur l'emploi des rails courts dans les courbes.

L'album en question donnait tous les détails nécessaires pour la réalisation des surécartements dans les courbes et un croquis coté de tout le matériel à poser, avec des numéros de référence à la nomenclature.

Une nomenclature semblable fut créée, de toutes pièces, en 2 langues, pour le matériel des Chemins de Fer du Palatinat.

Elle comprit 2.600 articles et elle fut complétée par une Annexe de croquis cotés, chacun d'eux ayant un numéro de référence à la nomenclature.

6° *Instructions sur le fonctionnement et l'entretien des appareils contrôleurs de vitesse, en service sur les chemins de fer de la Prusse-Hesse depuis le 1^{er} Octobre 1911.*

7° *Instructions sur l'alimentation en eau des gares, avec modèles de contrats pour fournitures d'eau et de P.V. d'installation d'un compteur.*

8° *Instruction technique pour l'entretien des voies par la méthode de revision générale.*

Ce petit opuscule, du même format que le Memento du chef de district, contenait des instructions complètes pour l'entretien des voies par la méthode de revision générale (R.G.).

Il renfermait des considérations générales sur la marche du travail, les périodes normales d'exécution, la longueur et l'organisation d'un chantier, puis indiquait en détail les opérations suivantes :

- Vérification et rectification du tracé en plan.
- Désherbage.
- Dégarnissage.
- Nettoyage des attaches et du matériel.
- Vérification de l'état des matériaux et remplacements éventuels.
- Rectification des positions relatives du matériel.
- Vérification et rectification du niveau des voies.
- Bourrage, dressage et regarnissage.
- Mesures de sécurité à prendre pour l'exécution de certains travaux.
- Conditions spéciales de la revision générale des voies de service.

A la fin de l'ouvrage, se trouvaient les 2 annexes suivantes :

Annexe I. — Nomenclature et croquis de l'outillage spécial dont les équipes occupées à la R.G. devaient être munies.

Annexe II. — Signes conventionnels à porter, à la craie ou au crayon de couleur, sur les matériaux de la superstructure, pour indiquer les remplacements ou les rectifications à exécuter.

9° *Carte générale des principales bifurcations.* — Cette carte fut dressée pour permettre aux agents du Mouvement de tracer plus facilement les itinéraires des trains qu'ils devaient acheminer sur les différents points du territoire : elle était du format de 60 × 80.

10° *Carte d'emplacements des ouvrages d'art.* — Cette carte, du format de 100 × 70, indiquait l'emplacement de tous les ouvrages d'art de plus de 10 mètres d'ouverture.

11° *Instruction relative à la traversée des voies par les lignes électriques à haute tension.* — Cette brochure reproduisait le Décret du 18 Novembre 1921 sur les traversées des voies par des installations électriques à haute tension.

L'ouvrage contenait des généralités sur :

- les pièces à fournir pour obtenir les autorisations ;
- l'exécution des travaux ;
- la mise en service ;
- l'entretien des installations ;

les responsabilités du concessionnaire ;
les frais d'entretien ;
les redevances d'exploitation ;
les tribunaux compétents en cas de contestation.

Il se terminait par des instructions de détail sur :

la construction des lignes, les sections et les résistances des conducteurs électriques ;

les natures, les efforts et les calculs des mâts ;
les installations électriques souterraines.

12° *Considérations sur les traversées-jonctions raccourcies ayant leurs aiguillages situés en dehors du parallélogramme de croisement des deux voies droites.* — Il s'agissait d'un petit cahier mentionnant des appareils de voie construits en 1889 par la Maison Vögels, de Mannheim, qui en plaça un l'année suivante dans la gare de triage de Mannheim. Ces traversées spéciales, qui permettent de construire des appareils de 90,30 environ, présentent les mêmes avantages de courbure que la traversée-jonction ordinaire de 70,30, tout en assurant soit une économie de surface, soit une utilisation meilleure du terrain disponible.

Ce cahier était accompagné d'un demi-plan d'une traversée-jonction raccourcie.

13° *Considérations sur les aiguillages.* — Ce document, après diverses descriptions, renseignait sur les modes de pose, les systèmes de manœuvre, et les différentes phases du mouvement de changement de position.

TITRE III

SIGNALISATION

CHAPITRE I

ORGANISATION DU SERVICE, POUR LA REMISE EN ÉTAT ET LA DESSERTE DES POSTES DE BLOCK PENDANT L'ANNÉE 1923

A. - PREMIÈRE PHASE :

LA SÉCURITÉ EST ASSURÉE PAR DES MOYENS DE FORTUNE

Lorsque la Régie prit possession de son Réseau, en Mars 1923, elle se trouva en présence d'une situation extrêmement difficile. Ses agents, dont la plupart ignoraient tout du système allemand, en ce qui concernait l'outillage spécial et le matériel de signalisation et d'enclenchement, furent fort embarrassés.

A défaut de la documentation qui aurait été nécessaire, il y eut une période de tâtonnements, principalement pour la mise en service des postes d'enclenchements.

Cette période fut d'autant plus longue que les Allemands s'étaient livrés à des actes de sabotage avant leur départ : suppression des plaques indicatrices des leviers des divers appareils, mélange des plaques d'un même poste ou de postes différents, mélange de fils électriques, dérivations de fils, déchargement de batteries d'accumulateurs, lancement de forts courants dans certains circuits de manière à rendre inutilisables les petits électro-aimants et les fusibles, enlèvement des tableaux d'enclenchements. Dans certaines gares, les postes avaient été abandonnés après l'établissement d'un itinéraire traversant les voies principales ou empêchant la circulation sur ces voies, renversement du levier de parcours correspondant à cet itinéraire et immobilisation définitive de ce dernier, par sabotage.

Par ailleurs, les agents durent occuper rapidement les nombreuses gares et stations abandonnées. Comme ils n'avaient aucune idée des appareils du block allemand et qu'ils ne savaient comment libérer les leviers de parcours immobilisant les leviers de signaux et les leviers d'aiguilles, ils furent dans l'obligation, ainsi qu'on l'a vu déjà, de dételer les aiguilles de leur transmission et de les manœuvrer à la pince.

D'autre part, de nombreuses fausses manœuvres résultèrent de l'ignorance de la position des lignes électriques et des conduites d'eau, d'air et de gaz.

Aussi, au début de la Régie, l'exploitation des Chemins de Fer dut-elle se faire sans enclenchements mécaniques et par des moyens de fortune, la signalisation se réalisant presque exclusivement à l'aide de drapeaux et de lanternes à main.

B. - DEUXIÈME PHASE :

REMISE EN ÉTAT PARTIELLE DES INSTALLATIONS ALLEMANDES DE SÉCURITÉ

Pendant cette période, les agents du Service actif de la Voie s'employèrent, sur place, à faire fonctionner de nouveau les appareils, tandis que ceux du Service Central procédaient aux recherches et à la traduction des documents allemands pouvant donner aux premiers le plus d'éclaircissements possible.

Les agents des C.F.C. belges et de la 12^e section (Alsace et Lorraine), qui étaient familiarisés avec le système allemand, puisque leurs réseaux respectifs possédaient des installations similaires, furent très précieux pour cette remise en état des installations de sécurité. Le cadre d'instruction fut naturellement recruté parmi eux. Malheureusement, leur nombre était insuffisant, étant donné la grande quantité de postes à réparer.

Comme le système de block allemand, à enclenchements binaires, nécessitant de nombreux leviers, exige un nombre d'agents élevé, la Régie ne pouvait d'ailleurs songer à remettre immédiatement en service toutes les voies des gares occupées pendant la résistance passive.

Il fut donc convenu que, au début, seules les voies indispensables seraient utilisées, avec possibilité d'augmenter leur nombre au fur et à mesure des besoins de l'exploitation.

C'est sur ces bases que les travaux de remise en état des postes furent entrepris.

Pendant cette période, sur une même ligne, certains signaux fonctionnaient tandis que d'autres ne fonctionnaient pas.

Il fut alors décidé, comme il a déjà été dit, que les signaux qui n'étaient pas en service seraient annulés dans la position d'arrêt à l'aide d'une croix de Saint-André et ne seraient pas allumés la nuit, de manière que l'observation stricte des signaux restant en service puisse être imposée aux mécaniciens. On prescrivit, en outre, que certains postes de pleine voie et même de gares intermédiaires seraient mis hors circuit du block, par une liaison en communication directe, et annulés ainsi qu'il est dit ci-dessus.

En attendant la fin de la résistance passive, ces directives générales permirent à la Régie, en tenant compte des besoins de la circulation et du nombre restreint des agents, d'exploiter les lignes et les gares en service réduit sous la protection des enclenchements rétablis.

La deuxième phase ne se réalisa pas sans ennuis, car la signalisation allemande, quoique simple, était laborieuse à s'assimiler, tant par la rigueur de ses principes que par le nombre, la diversité et la complication de ses appareils et de ses installations.

En outre, peu de réseaux possédaient une aussi grande densité de postes de concentration de tous genres que le réseau allemand. L'emploi des appareils de block enclenchés avec les signaux était presque général. Le plus souvent, la manœuvre des signaux et aiguilles était réalisée mécaniquement par transmissions bifilaires, mais les postes de manœuvre à force motrice (électro-pneumatiques et électriques) étaient aussi très nombreux. Une vingtaine de firmes étaient chargées par les administrations allemandes de l'étude et de l'exécution des installations de sécurité. Chacune de ces maisons avait elle-même plusieurs types d'appareils, suivant les perfectionnements qu'elle avait réalisés.

Les Allemands comptaient beaucoup, en particulier, sur les énormes difficultés résultant de cette situation pour que leurs lignes ne pussent jamais être exploitées normalement par la Régie et pour que celle-ci dût, au moins pour ce motif, abandonner la tâche qui s'imposait à elle.

Ces difficultés, quoique très complexes, ont cependant été surmontées par la ténacité des cheminots franco-belges. Certes, les tâtonnements autour des appareils divers et compliqués furent la cause de quelques incidents de service. Ces incidents, peu nombreux d'ailleurs, attirèrent l'attention sur le manque de relations mécaniques ou électriques dans un même poste ou entre des postes différents et purent être évités par la suite.

Les deux Directions régionales de Ludwigshafen et d'Aix-la-Chapelle furent exceptionnellement avantagées à l'occasion de l'exécution des travaux de remise en service des installations de sécurité : la première, parce qu'elle avait surtout des postes mécaniques ; la deuxième, par suite de la présence du personnel du Réseau de l'État belge sur lequel fonctionnent, ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, un certain nombre d'appareils électriques semblables aux appareils allemands.

Les agents de ce Réseau purent agir immédiatement et sans hésitation, sur la Direction d'Aix-la-Chapelle, d'autant mieux que, depuis 1918, la Section belge des Chemins de Fer de Campagne et les troupes de Chemin de Fer, cantonnées en pays occupé, s'étaient tenues au courant de toutes les installations de sécurité de la Reichsbahn.

L'occupation immédiate des postes de la Direction régionale d'Aix-la-Chapelle empêcha, en outre, les actes de sabotage. L'arrivée de spécialistes pour l'entretien permit, ensuite, de continuer à assurer cette partie du service convenablement et de mettre hors circuit les postes de block de pleine voie non occupés.

A peu de chose près, il en fut de même dans la Direction de Ludwigs-hafen, pourvue, en général, comme il est dit plus haut, d'installations mécaniques avec appareils de block pour les sections de pleine voie. Dès le 20 Mars 1923, tous les signaux des deux lignes importantes Worms-Wissembourg et Neustadt-Hombourg étaient manœuvrables et les postes de block non occupés mis hors circuit. Dès le 24 Mars, l'instruction des agents préposés à la manœuvre était entièrement terminée. Le même travail fut répété avec une rapidité de plus en plus grande au fur et à mesure de la réouverture des autres lignes du Palatinat.

Sur les autres Directions, la remise en fonctionnement régulier des postes fut plus laborieuse, par suite de la présence de nombreux postes électriques. Toutefois, la circulation fut toujours assurée par la manœuvre régulière des aiguilles, même dans la plupart des postes à force motrice.

Sur la Direction de Trèves, dès le 4 Avril, le block fonctionnait de Trèves à Gerolstein ; le 10 d'Ehrang à Schweich ; le 11 entre Trèves-Central et Karthaus ; le 19 Mai entre Karthaus et la Sarre ; les 28 Mai et 1^{er} Juin entre Karthaus, la France et le Luxembourg ; les 5 et 7 Juin entre Ehrang et Karthaus, par Trèves-Ouest ; les 9, 20 et 28 Juin successivement entre Schweich et Wengerohr, Cochem et Coblenze ; les 5 et 11 Juillet entre Namborn et Bad-Münster.

Les remises en service des signaux, des itinéraires et du block dans les postes à force motrice d'Ehrang et de Karthaus ne purent être effectuées par une équipe de spécialistes belges qu'en Juillet 1923 ; de profondes réfections et la reconstitution extrêmement longue et laborieuse de tous les schémas électriques, que les Allemands avaient fait disparaître et sans lesquels le fonctionnement des cabines électriques ne pouvait être assuré, furent, en effet, nécessaires.

Sur les Directions d'Essen, de Düren et de Mayence, le travail de rétablissement de la signalisation s'est poursuivi également sans arrêt, malgré la pénurie d'agents spécialisés, avec un personnel ambulancier qui vint en aide aux services locaux.

C'est ainsi que des brigades volantes de signalisation belges, grâce à leurs ateliers sur wagons et à leur mobilité, après avoir remis successivement en état de fonctionnement, à partir de fin Mars 1923, les postes des lignes de Crefeld à Hochfeld, Crefeld à Neuss, Wedau-Düsseldorf-Rath *via* Calcum et *via* Lintorf, les cabines électriques de Neuss et les cabines électriques d'entrée de Wedau, furent transportées fin Avril à Mayence. Elles opérèrent, en premier lieu, sur les lignes de cette Direction régionale, particulièrement déshéritée sous le rapport du nombre d'agents.

Successivement, en collaboration avec les brigades françaises, elles rétablirent le block de Mayence à Wiesbaden, Mayence à Worms, Mayence à Coblenze, Mayence à Höchst, Bingerbrück à Türkismühle (Direction de

Trèves), Coblenz à Bonn, Duisbourg à Oberhausen, et achevèrent la remise en état des cabines électriques de Wedau. Elles s'occupèrent ensuite des autres Directions régionales.

Pendant toute cette deuxième phase, la tâche des agents du service actif fut facilitée par la documentation préparée par le Service Central de signalisation, documentation qui est résumée plus loin et qui consistait, en particulier, dans la publication de diverses instructions allemandes, au fur et à mesure de leur traduction et de leur adaptation.

La situation du personnel du Service de la Signalisation, au cours des divers mois de l'année 1923, fut très variable. Le tableau ci-dessous indique la situation successive de ses effectifs jusqu'au moment de la reprise du service par les cheminots allemands :

1923	AGENTS DES RÉSEAUX						TOTAUX
	DIRECTION DE						
	Mayence	Aix-la-Chapelle	Düren	Essen	Ludwigshafen	Trèves	
19 Mars	36	56	40	45	26	3	206
Avril.....	46	56	56	66	38	3	265
Mai	51	86	88	68	51	7	351
Juin	31	79	78	69	49	10	316
Juillet.....	31	106	79	82	57	14	369
Août	36	100	74	85	58	20	373
Septembre	37	119	79	92	57	24	408
Octobre	38	113	78	86	59	38	412
1923	AUXILIAIRES						TOTAUX
	DIRECTION DE						
	Mayence	Aix-la-Chapelle	Düren	Essen	Ludwigshafen	Trèves	
19 Mars.....	»	»	»	»	»	»	»
Avril	»	»	»	»	»	»	»
Mai	19	2	4	5	68	8	106
Juin.....	41	2	3	17	104	19	186
Juillet.....	83	15	15	23	141	32	309
Août	89	15	25	39	135	51	354
Septembre.....	144	23	35	67	129	63	461
Octobre.....	149	95	50	129	221	102	746

C. - TROISIÈME PHASE :

RÉTABLISSEMENT COMPLET DES INSTALLATIONS ALLEMANDES
DE SÉCURITÉ APRÈS LA RÉSISTANCE PASSIVE

L'instruction des agents chargés du montage, de l'entretien et de la manœuvre des différentes installations de sécurité était complètement terminée avant la fin de la résistance passive et, seul, le personnel réduit dont on disposait empêchait la remise en service immédiate de tout le système de signalisation allemand.

La Régie était, désormais, maîtresse de la situation et la continuation de la méthode de sélection et d'embauchage de personnel qu'elle avait instituée aurait suffi pour aboutir, en peu de temps, à une exploitation parfaite.

Ces considérations expliquent la réalisation très rapide d'une troisième phase, qui s'est surtout résumée dans une question de répartition rationnelle des agents allemands repris à partir d'Octobre 1923 et des agents de la Régie.

Les effectifs étant devenus suffisants, on put adopter le système de répartition du personnel par district S.E.S. et à postes fixes, plus avantageux, au point de vue du relevé rapide des dérangements et des responsabilités, que le système d'entretien des appareils de block par équipes volantes utilisé, jusque-là, en raison de la pénurie de personnel.

Le tableau ci-après indique, en ce qui concerne le Service de la Signalisation, le nombre de demandes de réintégration reçues, dès le 17 Octobre 1923, des cheminots allemands après que la résistance passive eut pris fin :

Oberbahnmeister (Chefs de district S.E.S.).....	35
Stellwerkbahnmeister (Surveillants S.E.S.).....	233
Stellwerkrotten (Brigadiers S.E.S.).....	77
Stellwerkschlösser (Ajusteurs S.E.S.).....	348
Hilfstellwerkschlösser (Aides-Ajusteurs S.E.S.).....	19
Stellwerkschlösser « Elektriker » (Électriciens S.E.S.)	276
Stellwerkschlösser (Électriciens des postes électriques)	127
Stellwerkwarter (Gardes-block).....	25
Stellwerkerarbeiter (Ouvriers spécialistes S.E.S.)	631
TOTAL	1.771

On engagea 1.251 agents, sur ces 1.771, et on les répartit entre les Directions régionales suivant les indications du tableau ci-après :

INDICATIONS DES PROFESSIONS	DIRECTIONS RÉGIONALES DE						Totaux
	Essen	Düren	Aix-la- Chapelle	Trèves	Mayence	Ludwigs- hafen	
Chefs de district S.E.S.	26	»	»	»	»	»	26
Surveillants S.E.S. ...	130	14	4	»	4	1	153
Brigadiers S.E.S.	»	»	39	15	»	»	54
Ajusteurs S.E.S.	119	27	36	20	17	2	221
Aides-ajusteurs S.E.S.	»	»	11	»	»	»	11
Électriciens S.E.S. ...	77	45	23	53	»	12	210
Électriciens des postes électriques	66	7	14	3	4	1	95
Gardes-block	»	»	6	»	»	7	13
Ouvriers spécialistes S.E.S.	170	59	103	35	89	12	463
TOTAL GÉNÉRAL.....							1.251

Le tableau ci-dessous, dressé d'après les fonctions des agents, indique l'effectif total dont disposait ainsi chacune des Directions régionales au début de 1924, en cheminots de toutes nationalités, pour assurer l'entretien des installations de sécurité :

INDICATIONS DES PROFESSIONS	DIRECTIONS RÉGIONALES DE						Totaux
	Essen	Düren	Aix-la- Chapelle	Trèves	Mayence	Ludwigs- hafen	
Inspecteurs S.E.S.	39	11	8	13	8	11	90
Contrôleurs S.E.S.							
Chefs de district	159	48	70	37	35	34	383
Surveillants S.E.S. ...							
Brigadiers S.E.S.	575	278	370	218	274	169	1.884
Ajusteurs S.E.S.							
Aides-ajusteurs S.E.S.	575	278	370	218	274	169	1.884
Électriciens S.E.S. ...							
Électriciens des postes électriques	575	278	370	218	274	169	1.884
Gardes-block							
Ouvriers spécialistes S.E.S.	575	278	370	218	274	169	1.884
TOTAL GÉNÉRAL.....							2.357

Outre les travaux assurés par lui, dont il a été fait mention ci-dessus, le Service de la Signalisation s'est particulièrement occupé, après la fin de la résistance passive, des points ci-après :

Rétablissement des dernières installations de block et de sécurité démolies au cours de la résistance passive et réfection des batteries d'accumulateurs détériorées par suite d'inaction.

Reconstitution et vérification des tableaux d'enclenchements, plans de block, schémas de block et de cabines.

Reconstitution des documents et instructions réglementaires des cabines.

Contrôle volant des installations de sécurité.

Reprise des rapports avec l'Administration allemande des P.T.T., en vue de régler, par un arrangement provisoire, les conditions de construction et d'entretien des lignes télégraphiques et téléphoniques sur appuis communs.

Rétablissement des relations téléphoniques et télégraphiques et développement des réseaux, en vue d'assurer la sécurité conformément aux Instructions allemandes et de permettre les relations à grande distance entre la Direction Générale et les Directions régionales.

Remise complète en ordre de marche des ateliers de signalisation.

Éclairage des gares et des voies ; conclusion de contrats de fourniture de courant et liquidation des fournitures effectuées après la résistance passive.

Continuation de la publication des circulaires, de la traduction d'instructions allemandes, de l'établissement de notices, plans et nomenclatures dont il sera fait mention au chapitre suivant.

CHAPITRE II

DOCUMENTATION

En même temps que s'exécutaient, par les soins des Directions régionales, les travaux de rétablissement des installations de sécurité, le Service de la Signalisation se préoccupait de fournir, aux services actifs, une abondante documentation en langue française et des directives destinées à faciliter et à perfectionner l'instruction des agents chargés du montage, de l'entretien et de la manœuvre des appareils de signalisation. Nous avons déjà indiqué que, en général, ces agents n'étaient pas familiarisés avec les installations de sécurité que l'on rencontre sur les réseaux allemands.

Cette documentation a consisté, principalement, dans la rédaction de nombreuses notices descriptives et dans la traduction et l'adaptation d'instructions allemandes relatives au block-system et à la signalisation, — à la manœuvre hydro-pneumatique ou électrique des signaux et des aiguillages par appareils Stahner, Siemens, A.E.G., Jüdel, avec sécurités électriques brevetées par ces firmes, — au service des cabines, — au code et au règlement des signaux, etc.

L'énumération ci-après des diverses instructions et des divers documents établis par le Service de la Signalisation donnera une idée de l'effort qu'il a dû accomplir, pour mener à bonne fin le travail qui lui était assigné dans l'immense tâche qu'avait assumée la Régie :

1^o *Code des signaux et tableaux synoptiques.* — Le règlement pour les signaux, comportant 140 pages, a été publié en 2 volumes, chacun d'eux étant accompagné d'un tableau synoptique destiné à être affiché dans les gares et dans certains locaux, de manière que les agents pussent se familiariser le plus rapidement possible avec la signalisation.

Le premier volume, avec son tableau synoptique, comprenait tous les signaux applicables à l'ensemble des réseaux de l'Empire et constituait le véritable code des signaux.

Le deuxième volume, avec le tableau synoptique correspondant, se décomposait en trois parties :

- Signaux particuliers au réseau de la Prusse-Hesse.
- Signaux particuliers au réseau de la Bavière et du Palatinat.
- Signaux divers communs à tous les réseaux de la Reichsbahn qui n'étaient pas indiqués nommément au règlement allemand.

2° *Installations d'ensemble des postes d'aiguillages et de signaux.* — Cette Instruction, qui concernait les chefs de district et les agents chargés du montage et de l'entretien des installations d'aiguillages et de signaux, se décomposait en 5 chapitres :

I. — Composition et montage des transmissions et des compensateurs.

II. — Montage des commandes d'aiguilles et des pédales de calage, et dessin des divers types de clés de serrures à main.

III. — Prescription de montage et détail des enroulements des fils de manœuvre, du verrou de passage et du verrou final. Dispositions des encoches des barres de verrouillage des deux systèmes de verrous avec les divers cas de verrouillage des aiguilles. Disposition des transmissions manœuvrant des verrous avec des leviers accouplés.

IV. — Réglage des bras des signaux principaux. Disposition des transmissions manœuvrant des signaux principaux à un bras accouplé. Prescription de montage et détail des enroulements des fils de manœuvre, des appareils de commande de passage et de commande finale ainsi que des appareils de commande des signaux annonceurs. Disposition des transmissions pour l'accouplement des deuxième et troisième bras des signaux principaux à 3 bras.

V. — Montage des leviers de manœuvre avec poulie d'accouplement de leviers de signaux accouplés. Montage des leviers de signaux avec appareils avertisseurs de rupture de transmission.

3° *Signes conventionnels et modèles pour les projets d'enclenchements.* — Instruction se décomposant en 2 chapitres :

I. — Signes conventionnels utilisés sur les plans schématiques des voies et des appareils faisant partie d'un programme d'enclenchement.

II. — Signes conventionnels utilisés sur les plans résumant toutes les relations d'une table d'enclenchements.

Cette Instruction était complétée par 6 tableaux d'enclenchements ayant chacun leur plan schématique de voies et appareils enclenchés.

Les exemples choisis étaient les plus courants et pouvaient servir de guides pour l'établissement des projets d'enclenchements.

4° *Notice descriptive de la manœuvre électrique des aiguillages et des signaux par appareils Siemens-Halske.* — Une première Instruction, avec figures, comprenait la description d'un appareil central Siemens (ancien type) avec ses champs d'aiguilles, d'itinéraires et de signaux, la marche à suivre pour la manœuvre de l'appareil, les recommandations aux aiguilleurs, ainsi que la nomenclature des dérangements de l'appareil et de ses accessoires susceptibles de se produire.

Une deuxième Instruction, avec schémas de connexions, expliquait

le fonctionnement des appareils Siemens (nouveaux types). Cette dernière Instruction a été complétée par 3 instructions supplémentaires.

Le premier supplément, avec figures et planches, donnait la description et le fonctionnement du commutateur d'un aiguillage unique, du commutateur de 2 aiguillages, ainsi que la description d'un type d'appareil de commande d'aiguillages et d'un commutateur de manœuvre de l'appareil central.

Le deuxième supplément, avec figures, comportait la description et le fonctionnement du commutateur d'un signal, du commutateur d'un itinéraire et du commutateur d'un signal avec un itinéraire.

Le troisième supplément, avec figures et schémas, fournissait toutes les indications nécessaires pour la lecture des schémas des postes électriques.

5° *Instruction sur les pédales à mercure et les files de rails isolés.* — Cette Instruction contenait, avec figures, toutes les indications utiles pour le montage, le réglage, la mise en service, l'entretien et les dérangements des pédales à mercure, ainsi que les indications nécessaires pour l'établissement, l'entretien et la vérification de l'isolement d'une file de rails. En annexe, on avait mentionné les prescriptions relatives aux mesures d'essai et de réception de l'installation.

6° *Instruction pour l'essai des appareils de block.* — Cette Instruction, avec figures, indiquait l'ordre de succession des opérations trimestrielles de vérification, de nettoyage et de graissage des diverses pièces des champs de block, ainsi que la manière de se servir des calibres de vérification A, B, C et D.

7° *Instruction relative à l'entretien et au renouvellement des batteries galvaniques, des installations électriques de sécurité.* — Ce document, avec une coupe d'un élément « Meidinger », donnait toutes les indications sur le montage, l'entretien et le renouvellement des batteries « Meidinger » intercalées dans les lignes télégraphiques et dans les installations électriques de sécurité.

8° *Instruction sur la manœuvre des signaux annonceurs à l'aide de gaz sous pression (acide carbonique).* — Instruction, avec figures et schémas de connexions électriques, concernant le montage, l'entretien et le fonctionnement des installations de manœuvre des signaux à l'acide carbonique sous pression.

9° *Instruction concernant l'emploi des enregistreurs de franchissement de signaux d'entrée à l'arrêt.* — Cette Instruction indiquait le but, le fonctionnement et l'entretien de ces appareils enregistreurs, ainsi que les modèles d'états à remplir et de rapports d'incidents à fournir.

10° *Instruction concernant les ajusteurs des postes.* — Elle traitait du devoir et des obligations des ajusteurs ; elle donnait la liste des Instructions que ces agents devaient connaître et elle se terminait par un résumé de l'Instruction sur la circulation des trains, du Règlement d'exploitation et des prescriptions en vue d'éviter les accidents.

11° *Instruction sur le service du block.* — Le Chapitre I débutait par un vocabulaire des termes spéciaux du block et parlait ensuite du but, des dispositions et de la desserte des installations de block.

Le Chapitre II traitait la question des installations du block de station, tandis que le Chapitre III se rapportait aux installations du block de section de double voie et de voie unique, types A et B.

Le Chapitre IV indiquait les formalités à remplir pour les diverses particularités qui pouvaient se présenter dans l'exploitation et qui se déduisaient de l'observation du règlement sur la circulation des trains.

Le Chapitre V expliquait les formalités à remplir en cas de dérangements dans les installations de signaux de block de section et de block de station.

Enfin, le Chapitre VI exposait la marche à suivre pour l'annonce des trains par télégraphe, quand la nécessité s'en imposait, la manière d'entretenir et de vérifier les installations et spécifiait les tableaux qui devaient être affichés dans les postes.

12° *Instruction sur le service des postes.* — Cette Instruction débutait, comme l'Instruction sur le block, par un vocabulaire des termes spéciaux des postes et complétait cette dernière.

Le Chapitre I expliquait le but et la classification des installations des postes, puis détaillait les diverses installations dépendant de ceux-ci (appareil central, transmissions rigides ou bifilaires, communications électriques, appareils de manœuvre, verrous et divers dispositifs de sécurité) ; il rappelait enfin les différents renseignements qui devaient être donnés par les plans des voies et les plans d'enclenchements affichés obligatoirement dans les postes.

Le Chapitre II concernait les aptitudes et responsabilités des agents chargés de la manœuvre des appareils et les recommandations dans la manœuvre des leviers.

Le Chapitre III définissait la catégorie et les obligations des agents chargés de l'entretien, puis indiquait les prescriptions à suivre pour assurer la bonne conservation des appareils et les mesures à prendre en temps de neige ou de gel.

Le Chapitre IV traitait la question de la sécurité des mouvements en cas de dérangement des appareils et en cas d'exécution de travaux de réparation ou d'amélioration des postes.

Le Chapitre V concernait la surveillance des installations de sécurité qui devait être exercée par les inspecteurs, les chefs de gare, les chefs de district ou les contrôleurs S.E.S., et les rapports que ces agents devaient établir dans ce but.

Enfin, l'Instruction se terminait par l'indication des documents qui devaient se trouver dans les postes et par quelques annexes : modèles de rapports, renseignements, etc.

13^o *Instruction sur le service des postes à force motrice systèmes S.H. et A.E.G.* — Cette Instruction, avec planches-annexes, se divisait en 5 chapitres.

Le premier parlait du but, de la classification et des diverses installations des postes à force motrice ; il se terminait par des renseignements complémentaires aux Instructions sur le service du block.

Le Chapitre II concernait la desserte des installations de sécurité, tandis que le Chapitre III traitait la question de l'entretien et des obligations du personnel chargé de ce service ainsi que des mesures à prendre en temps de neige, gelée, etc.

Le Chapitre IV indiquait les mesures à prendre pour assurer la sécurité de l'exploitation pendant l'exécution de travaux neufs ou de travaux de réparation lors de dérangements, tandis que le Chapitre V traitait la question de surveillance, de contrôle et de vérification des installations.

14^o *Nomenclatures de matériel.* — Nomenclature sommaire du matériel électrique, comprenant environ 200 articles.

Nomenclature du matériel télégraphique et téléphonique comprenant 360 articles, avec 127 figures et 13 planches.

Nomenclature de quelques appareils de postes de block comprenant 600 articles, avec 21 planches.

TITRE IV

APPROVISIONNEMENTS DE LA VOIE ET DE LA SIGNALISATION

CHAPITRE I

ORGANISATION DU SERVICE

Au début de la prise de possession des lignes par la Régie, la remise en bon état des installations de voie et de signalisation et leur entretien furent assurés au moyen du matériel trouvé dans les dépôts des Directions régionales.

Le matériel indispensable, qui faisait défaut, fut acheté directement, par petites quantités, par les organes d'exécution, dans le commerce et l'industrie.

Cette façon de procéder compliquait le travail et était onéreuse.

Il était absolument nécessaire de créer, au plus tôt, un service spécial d'approvisionnement chargé de concentrer toutes les demandes, de passer des marchés pour des quantités importantes de fournitures après un appel à la concurrence aussi étendu que possible, et de constituer des stocks à la disposition des établissements consommateurs.

Ce service fut créé au début de Novembre 1923. Il comportait, dès son origine, les subdivisions indiquées ci-après :

Achats	{	Adjudications.
		Marchés directs.
Réceptions	{	Bois et matériaux de construction.
		Matériel de voie, outillage.
		Matériel de signalisation mécanique et électrique.
Bureau répartiteur...	{	Parcs et magasins principaux.
		Dépôts-annexes.
		Bureau centralisateur des prévisions et de répartition du matériel.
Comptabilité	{	Inventaires.
		Comptabilité des matières.
Contrôle du matériel.		Contrôle des dépôts.

Pendant que s'organisaient ces différents bureaux et en attendant que les deux premiers (Achats et Réceptions) aient pu donner un rendement suffisant, le Bureau répartiteur centralisait les renseignements concernant les dépôts existant sur toute l'étendue du Réseau de la Régie et en prenait la direction, au point de vue de l'emploi du matériel qu'ils renfermaient.

Cette mesure, appliquée à des dépôts qui, jusqu'alors, avaient eu le même caractère autonome que les Directions régionales allemandes dont ils relevaient, permit de mettre en commun toutes les réserves disséminées et d'en assurer une judicieuse répartition entre les différents services d'exécution, proportionnellement à leurs besoins.

Cela était d'autant plus utile que des dépôts importants, alimentant autrefois certaines parties du Réseau, se trouvaient en dehors de la région occupée par la Régie et qu'il fallait y suppléer immédiatement.

Les différents bureaux du Service des Approvisionnements ne fonctionnèrent que pendant peu de temps à Mayence, dans le bâtiment de la Direction Générale, où les locaux faisaient défaut pour son installation définitive. Ils furent rassemblés, ainsi qu'on l'a vu, dans un immeuble à Wiesbaden. Leur mise en train se fit rapidement, ce qui permit de satisfaire régulièrement et dans les meilleures conditions possibles, aux besoins des divers services de la Voie par la mise en application méthodique de l'appel à la concurrence.

L'envoi, en temps utile, aux firmes intéressées des cahiers des charges, plans et spécifications nécessaires, rendit possible la participation des industries françaises et belges aux adjudications.

Un parc de la Voie avait été créé à Gustavburg, pour servir de dépôt principal au matériel de voie et de construction, ainsi qu'au matériel de signalisation mécanique.

Un second dépôt avait ensuite été créé à Wiesbaden, pour le matériel de signalisation électrique, de téléphonie, de télégraphie et de petit outillage.

Ces deux dépôts relevaient directement du Bureau répartiteur, en ce qui concernait les mouvements de matériel, et du Bureau de la Comptabilité, pour la comptabilisation de celui-ci.

Il fut publié une série d'instructions à l'usage des Directions régionales pour réglementer le fonctionnement des services au point de vue fournitures et comptabilité du matériel. Ces instructions s'inspiraient, en les appropriant à la situation de la Régie, des règlements des Grands Réseaux français.

CHAPITRE II

IMPORTANCE DES MARCHÉS PASSÉS

Le montant des marchés passés par le Service des Approvisionnements de la Voie a été de.....Fr. 39.286.139 »

Ce chiffre se décompose ainsi :

Traverses de voie courante en chêne, hêtre et pin. — Longrines spéciales pour appareils de voie et ponts métalliques. — Bois de charpente, madriers, planches. — Créosotage des traverses en pin. — Divers.....	12.541.902 »
Éclisses, crapauds, rondelles élastiques simples ou doubles, boulons divers, tire-fond, rails et appareils de voie. — Divers.....	14.590.448 »
Matériel de signalisation, fils de bronze et de cuivre, lampes électriques, appareils téléphoniques, poteaux télégraphiques, consoles simples et doubles, isolateurs, fils et câbles d'acier, accumulateurs, éléments de piles sèches, piles et accessoires, poulies, caniveaux, potelets, tringles, axes de poulies, joints isolants pour rails. — Divers.....	6.013.789 »
Outillage divers	3.130.000 »
Matériaux de construction. — Divers	3.010.000 »
TOTAL).....	39.286.139 »

QUATRIÈME PARTIE

SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

TITRE I

ORGANISATION GÉNÉRALE, ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE

CHAPITRE I

SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

Le Service Central du Matériel et de la Traction, après les premières semaines pendant lesquelles le faible effectif du personnel dont il disposait dut se contenter de faire face aux questions les plus urgentes, fut divisé en trois services techniques qui font l'objet des titres II, III, IV, savoir :

Service du Matériel,
Service de la Traction,
Service des Approvisionnements,

et un Service administratif, décomposé plus tard en deux subdivisions :

- a) secrétariat et personnel,
- b) service de la Comptabilité.

Les difficultés de recrutement rencontrées par le Service du Matériel et de la Traction furent les mêmes que celles connues par les autres Services de la Régie, et nous n'y reviendrons par conséquent pas.

L'effectif du Service Central se compléta progressivement, suivant les possibilités de ce recrutement, pour atteindre le maximum de 267 agents au 31 Juillet 1924.

a) Secrétariat et Personnel.

Cette division dut répartir ses attributions entre 3 bureaux :

1^o *Bureau d'ordre*, chargé des questions de matériel de bureau, des fournitures, du classement et de la répartition des Instructions, etc.

2^o *Bureau du courrier*, qui s'occupait de l'enregistrement des correspondances au départ et à l'arrivée, de la ventilation des pièces et docu-

ments en provenance ou à destination des différents services, des traductions, etc.

3^o *Bureau du personnel*, qui traitait les questions de recrutement, d'avancement et de rémunération du personnel, ainsi que celles relatives aux mesures disciplinaires, gratifications, primes, récompenses, cadres et contrôle des effectifs, pour l'ensemble du personnel Matériel et Traction de la Régie. Il lui incombait aussi d'assurer le logement des agents du Service et de leurs familles, de délivrer les pièces d'identité, les bons pour le chauffage et l'éclairage des logements, les facilités de circulation, etc.

Pendant les 8 premiers mois de l'exploitation, le Secrétariat fut chargé d'établir la solde du personnel du Matériel et de la Traction, et de tenir la comptabilité de ce Service. Ce travail fut, en Novembre 1923, confié à la division de la comptabilité, nouvellement constituée.

La tâche du Secrétariat et du personnel fut lourde et délicate, l'accroissement de l'effectif de ce Service restant toujours au-dessous de l'augmentation du travail qui lui incombait, comme dans tous les services.

b) Service de la Comptabilité.

1^o *Organisation*. — D'après l'organisation comptable de la Régie, les dépenses et les rentrées des services devaient être comptabilisées par les comptabilités des Services Centraux et des Directions régionales et centralisées par le Service de la Comptabilité Générale et des Finances.

Dès Mars 1923, un groupe comptable (2 agents), attaché au Secrétariat, a assuré le mandatement de la paie du personnel et la comptabilisation des dépenses du Service Central du Matériel et de la Traction.

Par suite du développement du trafic, de la mise en route des Ateliers de la Régie, et des contrats passés avec diverses firmes pour la réparation du matériel roulant, il devint indispensable de décharger les bureaux du Secrétariat de tout travail comptable, et de constituer un service de comptabilité pour suivre et contrôler séparément les dépenses et les rentrées des sections du Matériel et de la Traction.

Ce Service, créé en Novembre 1923, s'intercala, à certains points de vue, entre les comptabilités des Directions régionales et la Comptabilité Générale, ne modifiant en rien leurs attributions et leurs relations.

Pour permettre à la Comptabilité du Matériel et de la Traction de rassembler les renseignements nécessaires, les Directions régionales furent invitées à lui communiquer, lors de leur envoi au Service de la Comptabilité Générale et des Finances, toutes les pièces comptables dressées par elles et concernant le Matériel et Traction.

Les dépenses du personnel, toujours mandatées par les Directions régionales, furent établies séparément pour le Service du Matériel et le Service de la Traction, et récapitulées sur des tableaux spéciaux, adressés le 20 de chaque mois, pour les dépenses afférentes au mois précédent, à la Comptabilité du Service Central Matériel et Traction. Il fut admis que, pour la période du 1^{er} Mars au 30 Octobre 1923, un seul tableau serait établi et que la ventilation des dépenses entre les deux services pourrait être approximative.

Les rentrées diverses afférentes à chacun des Services du Matériel et de la Traction furent également indiquées sur les tableaux respectifs.

2^o *Réparations du matériel roulant par l'Industrie Privée.* — Comme on l'a vu précédemment, un certain nombre des Ateliers de la Régie furent loués à des Entreprises privées et des contrats furent passés avec certaines firmes pour la réparation, dans leurs propres installations, du matériel roulant de la Régie. Le Service Central du Matériel prit ainsi en main la répartition du matériel à réparer entre les diverses Entreprises, ainsi que la vérification et l'acceptation finale des factures présentées par ces Entreprises.

Il fut décidé que, pour faciliter et hâter le règlement de ces factures, celles-ci seraient adressées, au fur et à mesure de leur acceptation par le Service du Matériel, au Service de la Comptabilité pour en assurer la vérification comptable et dresser les mandats, avant de passer le tout au Service de la Comptabilité Générale et des Finances chargé du paiement.

Certains contrats donnaient à la Régie le droit à la vérification de la comptabilité des Entreprises et lui accordaient des ristournes sur les bénéfices réalisés par les firmes. Le Service de la Comptabilité effectuait les vérifications comptables prévues, s'assurant alors de la parfaite concordance entre les bulletins de travaux, les bons de matières établis par les firmes et les sommes facturées à la Régie, vérifiant les imputations faites au compte de frais généraux et contrôlant les décomptes mensuels des ristournes à faire à la Régie en fin d'exercice. Le même Service avait la mission de dresser et de contrôler les inventaires de matériel des établissements du Matériel et de la Traction loués à l'Industrie Privée ou occupés par ce Service lui-même.

3^o *Solde du personnel et tenue de la caisse.* — Le Service de la Comptabilité établissait les états de paie et assurait le règlement de la solde de tout le personnel du Service Central du Matériel et Traction. Ce travail était confié à 2 agents qui avaient, en outre, à tenir une caisse, dont les fonds étaient utilisés pour les menues dépenses du Service.

4^o *Comptabilité des approvisionnements du Matériel et Traction.* — La Comptabilité des Approvisionnements Généraux était tenue, pour

l'ensemble de la Régie, par le Service de la Comptabilité Générale et des Finances.

Toutefois, il appartenait à chaque service, chargé de l'organisation et de la gestion technique de ses approvisionnements, de fournir à la Comptabilité Générale les éléments nécessaires pour la comptabilisation des mouvements des approvisionnements généraux.

Les factures des fournisseurs, après prise en charge par les Magasins, étaient envoyées directement par le Service des Approvisionnements du Matériel et Traction à celui de la Comptabilité Générale pour règlement et comptabilisation.

Pour les livraisons effectuées par les Magasins, ces derniers adressaient au Service de la Comptabilité du Matériel et Traction les bons des livraisons faites aux divers établissements de la Régie ou à des tiers. Ces bons étaient dépouillés par ce Service, qui établissait mensuellement les factures pour l'imputation des dépenses à chacun des services consommateurs. Ces factures, après acceptation par les parties prenantes, étaient adressées à la Comptabilité Générale qui les comptabilisait.

Les relevés des opérations journalières des Magasins, comportant toutes les opérations de chaque journée (entrées et sorties), étaient également adressés au Service de la Comptabilité pour déterminer, en fin de mois, à l'aide de ces documents, la valeur des stocks de chaque magasin.

En ce qui concerne les combustibles, les prix, par catégorie de combustibles, étaient arrêtés, mensuellement, par le Service de la Comptabilité, qui dressait les factures au débit des services consommateurs ou des tiers, à l'aide des relevés qui lui étaient fournis, chaque mois, par le Service des Approvisionnements du Matériel et de la Traction. Après leur acceptation par les parties prenantes, ces factures étaient remises, pour comptabilisation et encaissement éventuel, au Service de la Comptabilité Générale et des Finances.

5° *Effectif du personnel.* — Les différents travaux énumérés précédemment ont été assurés par un effectif qui a augmenté progressivement, au fur et à mesure de l'organisation du Service, de 2 employés au 1^{er} Octobre 1923 jusqu'à 34 agents en Août 1924, époque où il atteignit son maximum.

CHAPITRE II

SERVICES RÉGIONAUX

On a déjà vu que le Réseau de la Régie avait été réparti entre les 6 Directions régionales d'Essen, Düren, Aix-la-Chapelle, Mayence, Ludwigshafen et Trèves.

Chacune de ces Directions fonctionna, à l'égard du Service Central du Matériel et de la Traction, dans les mêmes conditions que vis-à-vis des Services Centraux de l'Exploitation et de la Voie, des Travaux et des Bâtiments. Dans chacune d'elles un Service de Matériel et Traction fut créé, ayant à sa tête un chef de service secondé par des chefs de subdivision.

Nous ne nous étendrons donc pas davantage ici sur l'organisation des Services régionaux du Matériel et de la Traction, qui était parallèle à celle des Services régionaux des deux autres grands services. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'en parler dans les chapitres qui vont suivre.



TITRE II

SERVICE DU MATÉRIEL

CHAPITRE I

ORGANISATION GÉNÉRALE DU SERVICE DU MATÉRIEL

A. - SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

Lorsque la Régie prit effectivement possession du Réseau des Territoires Occupés, le 19 Mars 1923, elle disposait, en tout, de 392 ouvriers d'ateliers et visiteurs, effectif insignifiant, qui correspondait à une exploitation de quelques lignes permettant d'assurer seulement les communications des Armées.

Le développement du service des Voyageurs et des transports de Réparations entraîna des besoins croissants, tant en locomotives qu'en voitures et en wagons. On profita d'abord du matériel abandonné en bon état par les Allemands, mettant de côté celui qui était avarié, pour peu que la réparation eût quelque importance.

Cette façon de procéder, rendue nécessaire par la faiblesse des effectifs, ne présentait pas alors grand inconvénient, du fait que les disponibilités de matériel roulant étaient supérieures aux besoins du moment et qu'on escomptait une reprise prochaine des cheminots allemands.

Mais, dès le mois de Mai, il ne fut plus douteux que la résistance du Reich serait beaucoup plus longue et beaucoup plus générale qu'on ne l'avait cru tout d'abord. D'autre part, les ressources s'épuisaient, tant en raison de l'extension du trafic que de la multiplicité des avaries graves occasionnées par les sabotages.

Il fallait porter remède à cette situation sans tarder. Pour arriver au meilleur rendement le plus rapidement possible, il parut nécessaire de développer immédiatement l'action du Service Central du Matériel, resté au début à l'état embryonnaire.

Le tableau qu'on trouvera plus loin fait ressortir la progression de la constitution de ce Service Central du Matériel, au fur et à mesure de l'accroissement du trafic lui-même, et aussi des possibilités d'embauchage de personnel. C'est qu'en effet, la branche « Matériel » ne pouvait pas se former par prélèvement dans les divisions de Traction des Chemins de Fer de Campagne, qui avaient constitué les cadres du personnel des Directions régionales. D'autre part, on ne pouvait plus compter sur les Réseaux

français dont certains avaient fait un gros effort pour fournir le personnel indispensable à la première remise en activité des grands Ateliers.

Il fallait donc procéder surtout par recrutement direct, soit de jeunes débutants, soit d'éléments ayant déjà quelque pratique industrielle ou comptable ; or, bien peu d'agents ainsi recrutés avaient des notions de Chemins de Fer et la tâche n'en fut pas simplifiée.

C'est ainsi qu'au 1^{er} Août 1924, sur 16 agents dirigeants techniques, 5 étaient des agents de réseaux en activité, 3 étaient d'anciens agents retraités et 8 provenaient de l'industrie.

Sur 40 agents de bureaux, 5 étaient des agents de réseaux en activité, 2 étaient d'anciens agents retraités et 33 étaient de provenances diverses (Français, Belges, Russes, Suisses, Allemands).

Sur 31 agents du Bureau de dessins, 3 étaient des agents de réseaux ; le restant se composait d'auxiliaires :

- 14 Français dont 2 attachés (1 A. et M. et 1 E.C.L.) ;
- 1 Belge ;
- 3 Russes (anciens officiers) ;
- 1 Polonais ;
- 1 Haïtien ;
- 8 Allemands.

Ci-après la variation des effectifs du Service du 1^{er} Juin 1923 au 1^{er} Septembre 1924 :

DATES	Ingénieur en chef Ingénieur principal Ingénieurs Inspecteurs Contrôleurs	BUREAUX ADMINISTRATIFS		Bureau de dessins	Total
		Agents dirigeants	Employés Expéditionnaires Dactylos		
1923 1 ^{er} Juin	1	»	1	1	3
— 1 ^{er} Juillet	1	1	1	2	5
— 1 ^{er} Août	1	1	4	2	8
— 1 ^{er} Septembre....	2	2	5	3	12
— 1 ^{er} Octobre.....	3	3	6	7	19
— 1 ^{er} Novembre....	4	3	6	8	21
— 1 ^{er} Décembre	4	3	6	11	24
1924 1 ^{er} Janvier	5	3	6	11	25
— 1 ^{er} Février	6	3	7	14	30
— 1 ^{er} Mars	9	3	15	20	47
— 1 ^{er} Avril.....	11	5	22	20	58
— 1 ^{er} Mai	11	6	24	21	62
— 1 ^{er} Juin.....	14	6	32	23	75
— 1 ^{er} Juillet	14	7	33	27	81
— 1 ^{er} Août	16	7	33	31	87
— 1 ^{er} Septembre ...	16	7	31	30	84

Il n'y eut d'abord qu'un seul bureau pour l'ensemble du Service. Mais, lorsqu'un renforcement de cadres, tant techniques qu'administratifs, le permit, on scinda définitivement le Service en 3 divisions ayant chacune leur bureau :

Première division : Machines et tenders ;

Deuxième division : Matériel roulant ;

Troisième division : Service électrique.

L'importance des affaires à traiter l'exigeait d'ailleurs impérieusement : depuis la fin de la résistance passive, en Octobre 1923, le Réseau avait repris peu à peu son activité normale. Au 1^{er} Mars 1924, 14 Ateliers principaux, 9 Ateliers privés et 43 Ateliers de grand et petit entretien, avaient sur fosses 570 locomotives et réparaient journallement 350 voitures et 2.700 wagons, dont 900 revisés, avec un effectif total d'environ 18.000 ouvriers et visiteurs. Les dépenses mensuelles, à cette époque, pour l'ensemble du Service du Matériel, étaient de l'ordre de 25 millions de francs.

Au début, les Directions régionales avaient dû continuer à appliquer les principales instructions en vigueur sur le réseau d'origine de leur personnel dirigeant, ainsi que l'avaient fait les Sections de C.F.C. qu'elles relevaient. Pour arriver à une organisation homogène, comme c'était indispensable, on dut établir immédiatement des instructions et des imprimés uniformes, propres au Réseau de la Régie, en partant des principes suivants :

— rédiger d'abord des instructions sommaires, très courtes, faciles à appliquer par tous ; y substituer progressivement de nouvelles instructions plus détaillées, au fur et à mesure du développement du Réseau.

— mettre en vigueur les règles générales communes à la majorité des Réseaux français et belges, pour en faciliter la compréhension et la mise en application, en tenant compte des modalités convenant le mieux à la Régie et en se rapprochant, le plus possible, des règles de la Reichsbahn, pour ne pas dérouter les agents allemands lorsqu'ils reprendraient du service.

Bien entendu, les instructions furent rédigées en langues française et allemande.

En ce qui le concerne, le *Bureau de dessins* eut surtout pour rôle, d'une part, de préparer une documentation aussi complète que possible sur le Réseau de la Régie : profil des lignes, plans des dépôts et ateliers, prises d'eau avec canalisations, etc. ; d'autre part, de reconstituer les dessins nécessaires aux Ateliers et au Service des Approvisionnements. Comme moyen de tirage des dessins, on ne disposait que de 2 châssis du Service de la Voie. Pour parer à cette insuffisance, et pouvoir en même temps

agrandir les dessins allemands établis souvent à très petite échelle, on installa un dispositif avec lanterne de projection et d'agrandissement qui rendit les plus grands services.

B. - SERVICES RÉGIONAUX

Pendant les premiers mois de fonctionnement de la Régie, les chefs de Traction des Directions régionales s'occupaient en même temps des questions de matériel, suivant les errements des Chemins de Fer de Campagne. Les chiffres cités précédemment indiquent assez qu'il arriva un moment où le cumul n'était plus possible. On créa donc, au fur et à mesure des besoins et des possibilités, d'Octobre à Décembre 1923, 5 arrondissements du Matériel correspondant aux 5 Directions régionales de Mayence, Ludwigshafen, Trèves, Aix-la-Chapelle et Essen ; seule, la Direction régionale de Düren, qui n'avait point d'atelier principal dans sa zone d'action, conserva un Service unique pour le Matériel et la Traction, un inspecteur du Matériel roulant dirigeant les entretiens et postes de visite sous l'autorité du Chef de ce Service.

Le tableau qui suit indique la consistance des arrondissements du Matériel, auxquels furent rattachées, en Juin 1924, les inspections du Service Électrique :

Consistance des Arrondissements du Matériel.

ARRON- DISSEMENTS	ATELIERS PRINCIPAUX Y COMPRIS les Ateliers loués	GRANDS ET PETITS ENTRETIENS	POSTES de VISITE	EFFEC- TIFS
Mayence	Mayence Sud (lo- comotives)..... Nied (locomotives) Darmstadt (loco- motives)	Bischofsheim. Bingerbrück. Mombach. Mayence. Wiesbaden. Worms. Limbourg. Oberlahnstein.	19	3.080
Ludwigshafen .	Ludwigshafen (lo- comotives, voi- tures et wagons) Einsiedlerhof (Kai- serslautern) (lo- comotives, voi- tures et wagons).	Ludwigshafen. Neustadt. Kaiserslautern.	15	1.830

ARRON- DISSEMENTS	ATELIERS PRINCIPAUX Y COMPRIS les Ateliers loués	GRANDS ET PETITS ENTRETIENS	POSTES de VISITE	EFFEC- TIFS
Trèves	Eüren (locomotives)..... Conz (voitures et wagons).....	Trèves. Ehrang. Gerolstein	23	1.935
Aix-la-Chapelle	Jülich (locomotives, voitures et wagons) Crefeld-Oppum (locomotives, voitures et wagons).	Hohenbudberg. Wurselen. Crefeld. M. Gladbach. Rheydt. Stolberg. Rothe-Erde. Aix H.b.f. Aix-Ouest.	28	3.570
Essen.....	Mulheim - Speldorf (locomotives) .. Oberhausen (voitures et wagons). Witten (locomotives, voitures et wagons) Wedau (wagons).. Recklinghausen (wagons)	Essen. Derendorf. Duisbourg. Hochfeld. Ruhrort. Oberhausen West. Gelsenkirchen. Wanne. Herne. Recklinghausen. Speldorf. Bochum. Dalhausen. Dortmund. Langendreer. Styrum Osterfeld Süd. Wedau. Sinsen.	80	5.640
Düren (Inspection)	»	Düren Bonn. Neuss. Euskirchen. Coblence Mosel. Troisdorf.	18	565

Il est à remarquer que le Service des Ateliers et le Service de l'Entretien et des Visiteurs furent placés dans la même main. Cette organisation eut le gros avantage d'éviter de disperser, entre plusieurs services, la responsabilité de l'état du matériel roulant et des incidents de route ; elle présenta une grande souplesse et permit l'emploi plus judicieux de la main-d'œuvre, selon les besoins du trafic ou l'état de la réforme du matériel ; enfin, elle facilita la rapidité d'exécution des mesures à prendre pour parer à des situations auxquelles il était urgent de remédier.

C. - SERVICE FLUVIAL

Le Service du Matériel avait, par ailleurs, la charge de l'entretien des bateaux et appareils de levage des ports fluviaux appartenant aux Chemins de Fer.

a) Bateaux.

La liaison entre les voies ferrées de la rive droite et celles de la rive gauche du Rhin, entre Bingen et Rudesheim, était assurée par 3 bateaux à vapeur à hélices, de 35 mètres de longueur et de 250 tonneaux, pouvant contenir 370 passagers. Le *Bingen* et le *Niederwald* étaient seuls en service ; le troisième, le *Nahe*, était en réserve et avait d'ailleurs besoin d'une réparation assez sérieuse qui n'a pas été entreprise, parce que le besoin d'avoir ce bateau à disposition ne se faisait nullement sentir.

b) Appareils de levage des ports.

Des grues à vapeur ou électriques, ainsi que des élévateurs appartenant aux Chemins de Fer, armaient les ports fluviaux de Spire, Ludwigshafen, Gustavsborg, Mayence-Kastel, Oberlahnstein. Certains de ces appareils étaient loués à des firmes de façon permanente ; d'autres étaient exploités directement par les Chemins de Fer et loués à l'heure ou à la journée. Ci-après leur nomenclature :

DIRECTIONS RÉGIONALES	PORTS	BASSINS	DÉSIGNATION DES APPAREILS
Mayence	Gustavsborg.	N ^o 1.	1 grue électrique.
	Gustavsborg.	N ^o 2.	4 grues à vapeur.
	Gustavsborg.	N ^o 3.	1 grue à vapeur. 1 grue électrique.
	Gustavsborg.	N ^o 4.	3 grues à vapeur. 1 grue électrique.

DIRECTIONS RÉGIONALES	PORTS	BASSINS	DÉSIGNATION DES APPAREILS
Mayence	Oberlahnstein. Oberlahnstein.	Bassin du Rhin. Bassin du Port.	1 grue à vapeur. 1 grue à vapeur.
Mayence	Kastel.	Bassin du Port.	2 grues à vapeur.
Ludwigshafen .	Ludwigshafen.	Luidt-Hafen.	10 grues électriques. 4 grues à vapeur. 2 élévateurs.
	Ludwigshafen Ludwigshafen.	Quai de la Douane. Port d'hiver.	7 grues électriques. 2 grues à vapeur.
	Ludwigshafen.	Rhein-correction.	7 grues électriques. 3 élévateurs.
Ludwigshafen .	Spire.	Rhein-correction.	3 grues à vapeur.

CHAPITRE II

MACHINES ET TENDERS

A. - GÉNÉRALITÉS

a) Dispositions générales prises pour l'entretien et la réparation des locomotives et tenders.

La Division du Service du Matériel, spécialement chargée de l'entretien et de la réparation des machines et tenders, a été créée fin Décembre 1923.

La période précédant celle de cette organisation définitive, se divise elle-même en deux :

1^o Jusqu'en Septembre 1923, la faiblesse des effectifs disponibles sur le Réseau contraignit la Régie à se borner à assurer le petit entretien du matériel, en dehors des levages ou réparations limitées, exécutés en France ou en Belgique, et d'un certain nombre de locomotives en cours de remontage qui purent être récupérées dans les Ateliers.

2^o De Septembre à Décembre 1923, la possibilité de recruter du personnel allemand en quantité suffisante permit de remettre en marche les Ateliers de Mulheim-Speldorf, en Septembre 1923, avec un effectif qui atteignit dès la fin du dit mois 330 ouvriers. Puis, au début d'Octobre, grâce aux renforts des Réseaux P.O., P.-L.-M., Midi et Alsace et Lorraine, l'on put commencer à remettre en marche les Ateliers de Ludwigshafen, Kaiserslautern, Mayence-Sud, et, un peu plus tard, celui de Nied. En outre, 3 grands ateliers furent loués à des Sociétés privées :

— Darmstadt, à la Compagnie Industrielle de Matériel et Transports (C.I.M.T.), qui exploitait déjà les Ateliers de Saintes pour le compte du Réseau de l'État français ;

— Eüren, à la Société des Ateliers de la Rhonelle, qui exploitait déjà les Ateliers de Construction et d'Entretien du Matériel de Chemins de Fer, à Marly-les-Valenciennes (Nord) ;

— Jülich, à la Société des Ateliers de Godarville (S.A.G.), qui exploitait également les Ateliers de Construction et de Réparation du Matériel de Chemins de fer à Godarville (Belgique).

Les textes des contrats pour ces ateliers avaient été mis au point dès le mois de Juin ; mais leurs signatures furent retardées jusqu'en Septembre par suite de diverses circonstances, notamment par l'attente des autorisations françaises et belges nécessaires.

L'extension du Service du Matériel nécessita alors la création, comme il est dit précédemment, dans chaque Direction régionale, d'un Service indépendant, qui prit en main la direction et l'organisation des Ateliers ainsi remis en service.

Le Réseau de la Régie comprenait, en fin de compte, les ateliers dont la liste a été donnée dans un tableau précédent du Chapitre 1^{er}.

Par mesure conservatoire, et pour en éviter le pillage et le sabotage, la plupart de ces Ateliers avaient été occupés militairement au fur et à mesure de leur abandon par les Allemands. Toutefois, les Ateliers situés en bordure des Territoires Occupés : Witten, Limbourg, Nied, Darmstadt, ne furent occupés que plus tard, lorsque la Régie eut besoin des machines s'y trouvant et dont les réparations étaient sur le point d'être terminées.

A la tête de pont de Kehl, les ateliers d'Offenbourg, jusqu'en Septembre 1923, ne furent pas remis en marche à proprement parler.

Quant aux Ateliers de Darmstadt, ils furent utilisés partiellement par l'entreprise Forclum et les Ateliers d'Eüren partiellement par l'entreprise Lentz.

En Juin 1923, on réutilisa quelques machines-outils de Mayence-Sud pour des travaux de dépôts ; puis, en Juillet, on y entreprit la réparation des essieux, des pièces de parcs ; enfin, en Août, on y aménagea une section de lampisterie qui suffit, pendant 4 à 5 mois, aux besoins d'une grande partie du Réseau.

Le nombre total des ouvriers atteignait alors à peine 670 unités pour l'ensemble de tous les Services du Matériel (voitures, wagons, locomotives et tenders).

A la fin de la résistance passive, le nombre des Ateliers en Territoires Occupés était nettement supérieur aux besoins de la Régie. Il fut alors décidé par celle-ci de rendre à la Reichsbahn la jouissance de 2 ateliers situés dans les gares communes, au profit de la direction allemande de Francfort à laquelle manquaient déjà les Ateliers de Nied : Dortmund dans la direction d'Essen, Limbourg dans la direction de Mayence.

Dans l'organisation définitive, il resta donc les 10 ateliers principaux de machines et tenders figurant au tableau déjà cité du Chapitre 1^{er}, sur les 12 précédemment occupés.

Les Ateliers d'Offenbourg furent d'ailleurs remis également à la Reichsbahn, en même temps que les lignes de la tête de pont de Kehl, à la suite des accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923.

Les Ateliers modernes (Kaiserslautern, Eüren, Darmstadt, Jülich, Mülheim Speldorf, Nied) comportaient des surfaces couvertes considérables, où les bâtiments étaient généralement disposés pour en permettre le doublement. Ils étaient presque tous dotés d'un outillage très important et

moderne. Les moyens de manutention y avaient été particulièrement développés.

Il est intéressant de noter que bon nombre d'ateliers (Mülheim, Crefeld-Oppum, Jülich, Eüren, Nied, Darmstadt, Kaiserslautern, Witten) pouvaient être très rapidement transformés en ateliers d'usinage et de finissage d'obus, de fusées, de matériel d'artillerie, de moteurs d'aviation, etc.

b) Effectifs et types de locomotives et tenders.

Le nombre de locomotives dont la Régie a pu disposer a varié sans cesse au fur et à mesure de la prise en charge des lignes, dépôts et ateliers situés en Territoires Occupés et, ensuite, de la livraison de nouvelles locomotives, par la Reichsbahn, en vertu des accords de Mayence.

En principe, il aurait dû exister autant de tenders que de locomotives. Mais certains tenders avaient été envoyés en réparation dans les chantiers privés allemands avant l'occupation de la Ruhr et y étaient demeurés. Ordre formel avait d'ailleurs été donné par la Reichsbahn, à ces chantiers, de ne pas les restituer, si bien que les démarches pour rentrer en possession du dit matériel se heurtèrent toujours à du mauvais vouloir et à des refus. Il manquait ainsi près de 100 tenders. Pour ne pas immobiliser les machines réparées, on dut pousser la remise en état des tenders rentrant en réparation avec leurs locomotives, dans le but de les accoupler à d'autres locomotives antérieurement réparées, et prévoir la banalité d'utilisation par groupes de même type.

De même, il manquait une cinquantaine de chaudières. Fort heureusement, la présence de quelques chaudières de réserve dans les ateliers permit de pallier partiellement ces manquants.

Les locomotives faisant partie du parc Régie appartenaient à des types très nombreux et variés, divisés en 4 grandes catégories :

— Locomotives de trains express S	} Séries des chemins de fer hessois - prus- siens.
— Locomotives de trains voyageurs P.....	
— Locomotives de trains marchandises G....	
— Locomotives-tenders T	

Il y a lieu de noter que certaines séries de locomotives étaient systématiquement mises de côté, par la Reichsbahn, lorsque la réparation devait être trop onéreuse par suite de l'ancienneté de leur construction ou de l'importance de leurs avaries. C'était le cas des : S3, P1, P1¹, P2, P3, P4, G2, G2¹, G2², G3, G4, T1, T3, T4, T5, P2¹, CIII, P5, DVIII. Ces errements furent maintenus par la Régie, en raison de sa situation spéciale.

B. - ENTRETIEN ET RÉPARATION DES MACHINES DANS LES ATELIERS DE LA RÉGIE

L'entretien des locomotives et tenders ne put être assuré, au début, comme il aurait dû l'être, en raison du nombre très restreint d'ouvriers à la disposition de la Régie : 392 unités, comme on l'a vu, pour l'ensemble de tous les travaux, concernant tant les voitures et wagons que les locomotives et tenders. On dut donc, provisoirement, se contenter d'assurer le petit entretien courant, en particulier dans les dépôts suffisamment outillés pour cela, et mettre de côté les locomotives sérieusement avariées.

Mais, dès le mois de Mai 1923, le nombre des machines disponibles commençait à s'épuiser avec une rapidité inquiétante, surtout avec la recrudescence des sabotages qui mettaient hors de service jusqu'à 5 locomotives par jour. Pour remédier à cet état de choses, on fit appel au concours des Ateliers des Réseaux d'Alsace et de Lorraine, du Nord, du Nord belge, de l'État belge et des Usines Métallurgiques du Hainaut à Couillet (Belgique). L'on put ainsi remettre en service de 10 à 28 locomotives par mois.

On augmenta cette production en s'adressant à l'entreprise rhénane Forclum, qui organisa un service d'entretien dans les dépôts de Mayence, Bischofsheim, Bingerbrück, Wiesbaden et dans l'atelier de Darmstadt. Parallèlement, on remit en service, à allure réduite, les Ateliers d'Eüren avec l'entreprise Lentz. On put sortir ainsi 4 locomotives de levage en Juin, 9 en Juillet, 14 en Août.

A Mayence-Sud, on entreprit l'entretien des pièces détachées et des essieux.

Enfin, on créa des équipes volantes pour finir, dans les Ateliers abandonnés, la réparation des locomotives les plus avancées, celles notamment dont les chaudières étaient terminées.

A la fin du mois d'Août, on avait obtenu la remise en service de 102 machines et effectué 46 levages.

Après la reprise des cheminots allemands, tous les Ateliers dont pouvait disposer la Régie furent successivement remis en marche. Il fallut en organiser la direction, avec les cadres fort réduits de cette époque.

a) Organisation des Ateliers de Machines de la Régie.

On adopta, suivant le cas, l'un des 3 types d'organisation suivants :

1^o *Organisation avec le concours de l'industrie privée.* — Pour les 3 Ateliers loués à l'industrie privée (Darmstadt, Eüren, Jülich), des contrats furent passés avec les 3 Sociétés locataires de la Régie dont on a parlé

précédemment. Les grandes lignes de ces contrats étaient les suivantes :

— Les Sociétés s'engageaient à effectuer la réparation des locomotives et tenders, ainsi que la fabrication et le finissage des pièces nécessaires aux travaux d'entretien des dépôts, des pièces de magasin et de celles destinées aux autres Services, suivant les règles couramment admises par les Chemins de Fer français. Les Ateliers leur étaient loués pour un certain nombre d'années, moyennant un loyer annuel de :

700.000 francs pour la première année, pour Jülich et Darmstadt,
500.000 francs pour la première année, pour Eüren,
800.000 francs pour la deuxième année, pour Jülich et Darmstadt,
600.000 francs pour la deuxième année, pour Eüren,
900.000 francs pour la troisième année, pour Jülich et Darmstadt,
600.000 francs pour la troisième année, pour Eüren,
1 million de francs pour la quatrième année, pour Jülich et
Darmstadt,
800.000 francs pour la quatrième année, pour Eüren.

Ces chiffres étaient basés sur un effectif de :

1.200 agents pour Jülich et Darmstadt,
1.000 agents pour Eüren,

et devaient, pour chaque Atelier, varier proportionnellement aux effectifs réels.

Les travaux étaient exécutés en Régie, mais ils pouvaient être exigés à forfait, après 6 mois de mise en vigueur du contrat. En fait, les forfaits ont été appliqués 10 mois après.

La formule de paiement des travaux était :

$F = P' + 0,03 (P + P') + S (N_f + N_r) + KS (N_f + N_r) + L$,
plus un bénéfice de 5 % sur le total $F + P$.

Dans cette formule :

P = prix des matières fournies par R.C.F.T.O.

P' = prix des matières fournies par la Société.

0,03 = un coefficient de majoration sur les matières premières $P + P'$ pour tenir compte des frais auxquels elles donnaient lieu.

N_f = nombre d'heures allouées par les forfaits.

N_r = nombre d'heures passées en régie pour les travaux non tarifés.

S = salaire horaire moyen (ce dernier ne devant pas dépasser le salaire horaire moyen industriel de la région où se trouvait l'Atelier considéré).

K = un coefficient de majoration pour dédommager la Société de ses frais généraux. Ce coefficient était de :

130 % pour Eüren et Darmstadt, pour réparation des locomotives.

117 % pour Jülich, pour réparation des locomotives.

90 % pour Eüren et Darmstadt, pour réparation des tenders.

88 % pour Jülich, pour réparation des tenders.

150 % pour les 3 Ateliers, pour les travaux accessoires de dépôts.

L = les indemnités de déplacement des ouvriers français, belges ou luxembourgeois, avec un taux maximum journalier de :

16 francs pour les ouvriers qualifiés,

14 francs pour les ouvriers secondaires,

12 francs pour les manœuvres,

et sous réserve d'application à un maximum de 160 agents pour Eüren, 200 pour Jülich et Darmstadt.

Les contrats prévoyaient, en outre, la possibilité de réduire progressivement le coefficient K, sans cependant dépasser 10 % des taux précités comme réduction totale.

C'est ainsi que, à partir du 1^{er} Octobre 1924, le coefficient K fut ramené de :

130 % à 120 % pour Darmstadt et Eüren.

117 % à 115 % pour Jülich.

Les 3 Sociétés locataires devaient tenir une comptabilité spéciale des dépenses « frais généraux », c'est-à-dire de toutes celles qui ne pouvaient être portées directement au compte de chaque matériel réparé, notamment :

intérêt de 5 % des capitaux de roulement engagés, avec maximum fixé par entente entre les 2 parties contractantes ;

part, fixée forfaitairement, des frais d'administration centrale de la Société et constituant les seules dépenses extérieures aux Ateliers ;

loyer des Ateliers ;

assurances diverses ;

impôts ;

entretien courant des bâtiments, outillages, etc... ;

rémunération de tout le personnel technique et administratif ainsi que salaires des équipes de manœuvres et de manutention, indemnités quotidiennes non remboursées, frais de voyage et de déménagement des ouvriers français, belges et luxembourgeois ;

force motrice, éclairage, chauffage ;

combustibles dépensés pour essais de machines, chaudières, etc... ; gaz oxygène, hydrogène, acétylène ; matières diverses de graissage ; nettoyage ou autres travaux spéciaux.

Les 3 Sociétés locataires devaient s'assurer contre l'incendie et contre les accidents du travail, et leurs assurances recevoir l'approbation de la Régie.

Leurs bénéfices se composaient :

des 5 % déjà mentionnés ;

pour les travaux à forfait, des $\frac{3}{4}$ du montant des différences entre les prix des forfaits consentis par la Régie et les prix auxquels les Sociétés avaient traité avec leurs ouvriers ($\frac{1}{4}$ revenait à la Régie) ;

des $\frac{3}{4}$ ($\frac{1}{4}$ revenait à la Régie) de la prime d'économie en fin de chaque exercice, prime déduite de la différence entre le montant des sommes perçues par la Société pour ses frais généraux, par suite de l'application des pourcentages ci-dessus indiqués, et le relevé détaillé des dépenses effectives portées aux frais généraux précédemment définis. Au cas où il y aurait eu perte pour la Société, la perte eût été partagée entre la Régie et la Société ; toutefois, au-dessus de 20 % du montant calculé d'après ces derniers frais généraux, la perte eût été entièrement à la charge de la Société.

Une clause de résiliation, en cas de cessation d'exploitation de la Régie, était naturellement prévue ; un préavis de 2 mois devait alors être donné à la Société intéressée. Une indemnité, égale au montant des 3 derniers mois de bénéfice, avec minimum de 50.000 francs, devait lui être versée à titre de dédommagement.

2^o *Organisation avec le personnel français ou belge de la Régie.* — Cette organisation fut réalisée dans les Ateliers où les cadres fournis par les Réseaux français ou belges furent suffisants. Ce fut le cas des Ateliers :

de Mülheim, dont les cadres furent fournis par le Réseau de l'État français et complétés par l'Alsace et Lorraine et comprirent :

- 1 chef d'Atelier,
- 1 contremaître principal,
- 16 contremaîtres d'Atelier ou faisant fonction,
- 23 chefs de brigade ou faisant fonction ;

de Crefeld-Oppum, dont les cadres furent fournis par le Réseau de l'État belge et comprirent :

- 1 chef d'Atelier,
- 1 contremaître principal,
- 2 contremaîtres d'Atelier,
- 9 chefs de brigade ou faisant fonction ;

de Mayence-Sud, dont les cadres furent fournis par le Réseau du Midi et comprirent :

- 1 chef d'Atelier,
- 1 contremaître principal,
- 1 contremaître d'Atelier,
- 4 chefs de brigade ou faisant fonction ;

de Ludwigshafen, dont les cadres furent fournis par le Réseau P.O. et comprirent :

- 1 chef d'Atelier,
- 1 contremaître principal,
- 4 contremaîtres d'Atelier,
- 9 chefs de brigade ou faisant fonction ;

de Kaiserslautern, dont les cadres furent fournis également par le Réseau P.O. et comprirent :

- 1 chef d'Atelier,
- 1 contremaître principal,
- 4 contremaîtres d'Atelier,
- 5 chefs de brigade ou faisant fonction.

Dans chacun de ces Ateliers, le Chef d'Atelier français ou belge prit entièrement la direction de l'Atelier et fut secondé par un fonctionnaire supérieur allemand (ancien Chef ou Sous-Chef d'Atelier, suivant les cas) dans tous les rapports avec le personnel allemand. Chaque section d'Atelier fut, en principe, confiée à un contremaître allemand ayant repris du service.

3^o *Organisation avec le personnel allemand de la Régie.* — Dans les Ateliers où les effectifs français et belges, trop réduits, ne permirent pas d'adopter l'organisation précédente, on dut se contenter d'encadrer l'organisation allemande remise en place, mais convenablement réduite, par un organisme de direction et de contrôle assuré par quelques agents français.

Ce fut le cas :

des Ateliers de Witten, où il y eut un Chef d'Atelier et 10 contremaîtres ou auxiliaires français ;

des Ateliers de Nied, où il y eut un Chef d'Atelier et 9 contremaîtres ou auxiliaires français.

Au cours de l'année 1924, ces cadres furent renforcés grâce à la rentrée de volontaires (jeunes gens sortis des Écoles Polytechnique, Centrale, Arts et Métiers, etc., ayant titre d'attachés), de retraités des Réseaux français et belges, enfin d'auxiliaires français, belges et étrangers ayant déjà, au moins, une certaine pratique industrielle, à défaut de pratique de Chemin de fer.

b) Effectifs des Ateliers de Machines.

Jusqu'en Septembre 1923, l'effectif affecté à l'entretien des locomotives et tenders fut étroitement lié aux arrivées et aux départs successifs des divers renforts envoyés par les Réseaux français et belges, et, de ce fait,

suivit un cours assez irrégulier. Pour l'ensemble des Services du Matériel et de la Traction, il s'est élevé à 1.149 unités au 1^{er} Septembre 1923, y compris les auxiliaires étrangers, allemands et autres.

A partir de Septembre, le nombre de ces auxiliaires devint plus important et l'on obtint un renforcement très rapide des effectifs ; on atteignit, au 1^{er} Octobre 1923, le chiffre de 2.483 unités dont 1.767 Allemands.

La location aux Sociétés privées des 3 Ateliers de Darmstadt, Eüren et Jülich, et la remise en marche de plusieurs Ateliers avec les cheminots allemands ayant repris leur service, firent monter plus rapidement encore les effectifs à partir de Novembre 1923, à tel point qu'au 1^{er} Décembre on comptait déjà 4.946 agents dont 4.673 Allemands.

En Décembre 1923 et dans les mois qui suivirent, cet effectif s'accrut encore et passa de 5.765 (dont 5.528 Allemands) au 31 Décembre, à 7.366 (dont 7.131 Allemands) au 31 Août 1924.

Les effectifs de chaque Atelier, à cette date du 31 Août 1924, étaient les suivants :

Ateliers exploités par la Régie :

Crefeld-Oppum	526 unités.
Kaiserslautern	473 —
Ludwigshafen	290 —
Mayence-Sud	311 —
Mülheim-Speldorf	1.380 —
Nied	778 —
Witten	619 —

Ateliers loués :

Darmstadt	1.046 unités.
Eüren	1.020 —
Jülich	923 —
soit, au total	<u>7.366</u> unités.

Les effectifs de ces mêmes Ateliers avant le 11 Janvier 1923, c'est-à-dire sous la direction Reichsbahn, étaient :

Crefeld-Oppum	1.200 ouvriers.
Kaiserslautern	650 —
Ludwigshafen	450 —
Mayence-Sud	450 —
Mülheim-Speldorf	2.000 —
Nied	1.600 —
Witten	2.000 —
<i>A reporter</i>	<u>8.350</u>

<i>Report</i>	8.350 ouvriers.
Darmstadt	1.800 —
Eüren.....	1.200 —
Jülich.....	2.000 —
soit un total de	<u>13.350 ouvriers.</u>

Ainsi donc, l'organisation de la Régie a permis de réaliser un programme bien plus chargé que ne l'était le programme normal du temps de la Reichsbahn, avec un effectif inférieur de plus de 40 %.

On peut en conclure, à coup sûr, que le rendement des Ateliers allemands, du temps de la Reichsbahn, était très nettement insuffisant. La même constatation a, d'ailleurs, été faite pour d'autres services du Chemin de Fer.

c) Répartition des travaux de réparation des locomotives.

Dès que le Service du Matériel fut créé, c'est-à-dire en Décembre 1923, son premier soin fut de spécialiser chaque Atelier à la réparation des séries de machines pour lesquelles il était le mieux adapté. En vue d'éviter des parcours trop considérables des dépôts aux Ateliers réparateurs, on fut ainsi conduit à faire réparer par certains Ateliers des séries de locomotives qu'ils ne réparaient point du temps de la Reichsbahn. Cette spécialisation méthodique et systématique eut le triple avantage de faciliter la mise au courant rapide du personnel dirigeant franco-belge, d'accroître la rapidité d'exécution des réparations, enfin de pouvoir prévoir plus aisément et avec plus d'exactitude les approvisionnements de pièces et matières. On profita, d'ailleurs, de ce remaniement de l'organisation allemande pour n'effectuer aux Ateliers anciens, plus ou moins bien équipés, que des réparations de séries peu importantes (Mayence-Sud, Ludwigshafen). Par contre, il fallut créer quantité d'approvisionnements qui n'existaient dans aucun des Ateliers.

Afin d'accélérer la remise en service des locomotives après réparation, il fut prescrit aux Ateliers d'utiliser au maximum les chaudières de rechange disponibles qu'ils possédaient. La répartition de ces chaudières fut faite entre tous les Ateliers suivant les séries réparées par eux, et, dans chaque série, proportionnellement au parc de locomotives à entretenir par chacun d'eux.

Au point de vue chaudronnerie, un très gros effort fut demandé aux Ateliers, en raison des avaries très nombreuses qui se présentèrent aux foyers de locomotives à la fin de 1923 et dans les premiers mois de l'année 1924, avaries certainement dues, pour la plupart, à l'absence d'entretien de locomotives abandonnées pendant de longs mois sur les voies,

à l'irrégularité des lavages faute de personnel, à la conduite plus ou moins bonne par des agents non encore habitués à ce matériel, aux nombreux sabotages, enfin à la nature même de certains foyers.

Si l'on tient compte de la faible capacité et des outillages insuffisants des chaudronneries, du manque de bons ouvriers chaudronniers, faits inhérents aux méthodes d'exploitation de la Reichsbahn, qui faisait effectuer ses plus grosses réparations de chaudières dans les Ateliers privés, l'on entrevoit aisément quelles ont été les difficultés surmontées en raison de l'importance des résultats atteints.

Pour faciliter et activer les travaux de chaudronnerie, on eut recours, toutes les fois que la réparation fut possible, à l'emploi de la soudure autogène sur cuivre. La condition de cet emploi fut que la chaudière pût assurer un service d'au moins 3 à 4 ans, avant de revenir dans une chaudronnerie, après avoir subi une réparation par soudure. Seuls, les Ateliers de Nied, Eüren et Jülich reçurent l'autorisation d'utiliser ce mode de réparation, car, seuls, ils disposaient de soudeurs entraînés, ayant déjà acquis une expérience satisfaisante pendant plusieurs années d'apprentissage et d'essais à blanc.

Afin d'améliorer la tenue des chaudières, il fut décidé d'appliquer des bouchons fusibles au ciel de foyer de toutes les chaudières, à raison de 2 par chaudière, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Dans chaque Direction, un Atelier unique fut chargé de préparer ces bouchons et de tenir attachement de leur application aux diverses chaudières de locomotives, tant aux Ateliers que dans les dépôts. Tout coup de feu était ainsi immédiatement décelé et les agents responsables sévèrement punis. Au 31 Août 1924, 2.103 locomotives avaient reçu cette application (dont 1.363 dans les Ateliers).

Les instructions allemandes prévoyaient une visite, dite extérieure, de toute locomotive, tous les 3 ans et une visite, dite intérieure, tous les 6 ans.

Les 2 visites, qui conduisaient, en définitive, à opérer une visite triennale de la chaudière, étaient suivies d'une épreuve hydraulique.

Ces instructions furent maintenues, mais en les complétant par l'application obligatoire d'une plaque de contrôle sur la façade arrière de la chaudière. Cette plaque comportait l'indication du timbre de la chaudière, la date de l'épreuve hydraulique, le poinçon de l'Atelier ayant fait cette épreuve, enfin le poinçon de contrôle du Chef de l'Atelier justifiant que l'épreuve avait donné entière satisfaction.

Il fut peu à peu constaté que nombre de locomotives avaient été visitées depuis beaucoup plus de 3 ans, contrairement aux instructions allemandes. On fut ainsi amené à dresser l'état de toutes les chaudières ne portant aucune indication de visite ou dont la dernière (extérieure et

intérieure) remontait à plus de 3 ans et qui, de ce fait, étaient à visiter d'urgence et d'office. Alors que, pour un effectif total de 4.300 machines, environ $\frac{4.300}{3} = 1.433$ soit, en chiffres ronds, 1.450, eussent dû être visitées par an, on fut ainsi amené à prévoir la visite d'office de 2.112 locomotives en 1924.

Pour se rendre compte du rendement de chaque Atelier et préparer la mise aux tarifs-temps que l'on envisageait dans un délai restreint, il était indispensable de cataloguer les différents genres de réparations. Les Allemands ne connaissaient que 2 catégories de réparations : « l'allgemeine Ausbesserang » correspondant, en quelque sorte, à la refonte de la locomotive, autrement dit à sa réparation générale, et la « kleine Ausbesserang » correspondant à la réparation limitée plus ou moins importante. La différenciation de la Régie fut basée sur les principes suivants :

1^o une locomotive devait subir une refonte générale tous les 6 à 8 ans, suivant la série envisagée ; ce fut la « réparation générale (R.G.) » comprenant la remise en état complète, tant de la chaudière que du châssis et du mouvement de la locomotive ;

2^o une locomotive devait subir un levage au bout d'un parcours kilométrique à peu près constant pour chaque série de locomotive. Ces parcours furent fixés d'accord avec le Service Traction. Ce fut la réparation dite « Levage (L) » ;

3^o une locomotive devait subir une revision des pistons et tiroirs à peu près à mi-parcours de celui indiqué au 2^o. Ce fut la réparation « Pistons et tiroirs (P.T.) » ;

4^o enfin, des avaries locales pouvaient survenir entre deux levages ou à l'époque d'un levage, soit à la chaudronnerie (avarie à un élément tel que plaque tubulaire), soit au châssis (avarie à un élément tel que cylindre à remplacer ou à réparer). Ce fut la « Réparation limitée au châssis, avec ou sans levage (R.L., ou R.L.L., châssis) » ou la « Réparation limitée à la chaudière avec ou sans levage (R.L. ou R.L.L., chaudière) ».

Afin de faciliter la tâche délicate des cadres extrêmement réduits, et pour économiser au maximum tous les approvisionnements de pièces importantes et longues à obtenir (pièces lourdes en fonte ou acier moulé, emboutis en acier, éléments de foyer), tout en assurant les réparations dans les meilleures conditions possibles, une liste détaillée des limites d'usure à ne point dépasser, dans chaque cas de réparation, fut établie. On put ainsi faire assurer le contrôle du travail exécuté bien plus aisément et éviter, par ailleurs, des gaspillages de main-d'œuvre et matières qui se renouvelaient fréquemment dans la réparation des machines et tenders, au temps de la gestion de la Reichsbahn.

d) Fournitures des pièces de dépôts.

Parallèlement aux réparations effectuées dans les Ateliers, un certain nombre de levages, de revisions pistons-tiroirs et de petites réparations accidentelles (traverses faussées, etc.) furent entrepris par les dépôts. Ces derniers n'étant pas équipés pour réparer les mouvements, pièces diverses, organes de sécurité, appareils spéciaux, durent avoir recours aux Ateliers. La question se posa donc bien vite de fournir rapidement aux dépôts les pièces dont ils avaient besoin, pour réduire au minimum leurs immobilisations de locomotives et tenders.

Deux genres de travaux nouveaux vinrent ainsi s'ajouter à ceux déjà effectués par les Ateliers :

1^o la réparation des pièces dites « de dépôts », pièces importantes, dont les avaries étaient exceptionnelles ;

2^o la réparation des pièces dites « d'échange ou de parc » dont les avaries étaient fréquentes, même en service normal. La pièce de parc était celle qui pouvait facilement être mise en place par le dépôt et, de ce fait, devait pouvoir être échangée séance tenante avec une pièce de même nature en stock à l'atelier. La réparation des pièces de parc reçut la priorité sur tous les autres travaux.

Au temps de la Reichsbahn, les dépôts n'effectuaient aucun travail de ce genre et la plus petite réparation entraînait l'envoi de la locomotive aux Ateliers, ce qui causait des immobilisations de machines et des frais de déplacement importants.

Dès que le principe de la création de « parcs aux pièces de rechange » fut adopté, la question de constitution de leurs approvisionnements se fit pressante. Se jeter d'emblée dans la création de stocks aussi importants que ceux nécessités par l'existence d'un parc de 4.300 machines eût été immobiliser immédiatement un capital considérable. On avait donc prévu 3 étapes. Dans la première étape, il fut décidé, pour éviter tout retard dans la mise en service de cette nouvelle organisation, de créer en principe, dans chaque Direction régionale, un parc aux pièces de rechange. Ce parc, dit principal, fut rattaché à l'atelier auquel il était annexé :

Mülheim pour la Direction d'Essen ;

Jülich pour les Directions d'Aix-la-Chapelle et Düren ;

Eüren pour la Direction de Trèves ;

Mayence-Sud pour la Direction de Mayence ;

Ludwigshafen pour la Direction de Ludwigshafen.

Les premiers stocks indispensables, véritables embryons des parcs

définitifs, furent constitués par prélèvement de toutes les pièces et appareils récupérés dans les Ateliers, des pièces et appareils retirés des locomotives appelées à être démolies, et même, exceptionnellement, de pièces et appareils retirés de locomotives en attente de réparation. En même temps, on procéda à un recensement général de toutes les pièces et appareils en excédent, tant dans les Ateliers que dans les dépôts, pouvant être utilisés après réparation dans les Ateliers. Une nomenclature complète des pièces et appareils à approvisionner définitivement dans les parcs fut ensuite dressée. En défalquant de ces données les stocks résultant du recensement précédent, on déduisit les stocks à commander et la dépense totale à engager pour créer les parcs définitifs.

On dota les plus gros dépôts d'un petit nombre de pièces et appareils le plus fréquemment utilisés, pour leur permettre de pousser plus rapidement la remise en état de locomotives arrêtées par suite d'avaries peu importantes.

Il ne fut cependant pas possible d'achever la mise sur pied définitive des parcs, telle que la prévoyait l'Instruction établie, en raison des événements survenus depuis le mois de Juillet 1924, et qui rendaient incertaine l'existence prolongée de la Régie. Au 30 Juin, la nomenclature numérique des pièces devant exister dans les parcs principaux (ateliers) et secondaires (dépôts) était établie et des commandes de stocks prêtes à lancer. Il fut jugé préférable de ne pas y donner suite, en attendant les décisions de la Conférence de Londres.

Les parcs continuèrent donc à fonctionner comme au début de 1924. Signalons, à titre de renseignement, que la nouvelle organisation des parcs prévoyait le groupement de toutes les pièces principales de parcs précédemment désignées. Par contre, les pièces de parcs particulières à des séries déterminées devaient être stockées dans les seuls ateliers réparant les séries de locomotives correspondantes. Les premiers stocks constitués le furent d'ailleurs suivant ces directives, dès le mois d'Avril 1924.

L'instruction sur les parcs fixait toutes les écritures réglementaires et comptables à tenir par les divers établissements demandeurs ou fournisseurs.

e) Pièces et matières d'approvisionnements.

Les efforts considérables faits par les ateliers pour la remise en état du matériel locomotives et tenders, efforts qui se sont traduits par une sortie mensuelle de 200 à 240 locomotives, auraient vite conduit à l'épuisement des approvisionnements, déjà réduits, laissés par les Allemands. Il fallut reconstituer ou même constituer très rapidement des stocks.

Avec l'aide du Service des Approvisionnements, une nomenclature

des pièces essentielles de magasin et un état des stocks minima à maintenir en permanence dans les magasins d'ateliers furent établis. L'absence de dessins et documents (les uns comme les autres ayant été emportés ou détruits par les Allemands) rendit, comme on le pense, le problème très difficile. Grâce aux recherches, très laborieuses, faites tant dans des établissements étrangers (Alsace et Lorraine, État Belge, etc...) que dans ceux de la Régie, et aux reproductions photographiques, on put reconstituer les collections de dessins indispensables pour pouvoir passer les commandes les plus importantes.

Au 31 Août 1924, le plus gros de cette tâche pouvait être considéré comme terminé et l'on pouvait dire que les magasins étaient approvisionnés de pièces et matières nécessaires à une bonne marche de la réparation du matériel.

f) Comptabilité des Ateliers.

Une autre question, non des moins importantes, devait aussi être résolue : celle de la comptabilité des Ateliers.

Chaque Atelier avait, au début, adopté des règles variables, selon le réseau d'origine des chefs. Chacun s'efforça de mettre sur pied un organe comptable qui ne se bornât pas uniquement au règlement de la paie des ouvriers, mais permît de scinder au moins les dépenses en main-d'œuvre et matières, par grands comptes.

Afin de régulariser et uniformiser ces méthodes de travail, il fallut établir une instruction générale fixant les règles à suivre pour la tenue de toutes les écritures comptables, de manière à pouvoir connaître le prix de revient de tout travail exécuté à l'atelier.

Entre temps, et sans attendre la mise au point et la distribution de cette instruction, chaque atelier fut invité à maintenir ses travaux de comptabilité tels qu'il les avait créés, tout en veillant à la parfaite tenue de toutes les écritures, avec ouvertures de comptes importants, tels que : réparation des locomotives et tenders, réparation des pièces de parc et de dépôt, confection des pièces de magasin, exécution de travaux divers pour les Services autres que le Matériel et Traction (Exploitation, Voie, etc.). Ces écritures devaient ventiler main-d'œuvre, matières et frais généraux, par articles et paragraphes de la légende des comptes donnée par le Service de la Comptabilité Générale et des Finances.

Il est à noter ici que si ces 2 grands rouages : constitution définitive des parcs, comptabilité des Ateliers, avaient eu le temps de jouer à plein rendement, on serait arrivé à une mise au point de l'organisation particulièrement satisfaisante.

g) Rendement des Ateliers.

Des graphiques, tenus régulièrement à jour, permettaient de suivre de près le rendement obtenu dans les divers Ateliers exploités directement par la Régie ou loués par elle. Ces graphiques, d'un très grand intérêt et que nous regrettons de ne pouvoir reproduire ici, en raison de leur développement, indiquaient en particulier :

— le nombre de locomotives sorties par Atelier et par mois, sans spécification de la nature de réparation ;

— le même renseignement, mais ramené au nombre de R. G. équivalentes ; à cet effet, les diverses catégories de réparations avaient été évaluées en fraction de R.G., d'après les moyennes résultant des tarifs-temps :

$$\begin{aligned} \text{R.L.L.} &= 3/4 \text{ R.G.} \\ \text{R.L.} &= 1/2 \text{ R.G.} \\ \text{L.} &= 3/8 \text{ R.G.} \end{aligned}$$

— le nombre moyen d'ouvriers nécessité par la réparation d'une locomotive, par Atelier ;

— le nombre moyen d'hommes nécessité par réparation équivalente à 1 R.G., par Atelier ;

— le nombre total de locomotives sorties de l'ensemble des Ateliers, par mois ;

— le nombre moyen d'hommes nécessité par la réparation d'une locomotive dans l'ensemble des Ateliers, par mois ;

— le nombre moyen d'hommes nécessité par 1 R.G. de locomotive dans l'ensemble des Ateliers, par mois.

De ces divers graphiques, il est ressorti que :

1^o une réparation générale a demandé, en moyenne, un nombre d'heures égal à 9.040 (ce chiffre a baissé dans les derniers mois de la Régie) ;

2^o la production a été sans cesse croissante, tant dans les Ateliers de la Régie que dans ceux loués par elle à l'Industrie Privée, avec cependant deux à-coups :

— l'un en Février-Mars, par suite des grèves de Jülich (2 au 20 Février) et de Darmstadt (15 au 24 Mars) ;

— l'autre en Juillet, par suite d'une insuffisance d'alimentation des Ateliers par manque de machines à réparer (159 rentrées en Juin, contre 196 sorties ; 171 rentrées en Juillet contre 187 sorties) ;

3° on arriva à équilibrer à peu près les sorties et les rentrées de machines, malgré les rentrées effectuées d'office pour débarrasser les dépôts de toutes les locomotives avariées remises pendant la résistance passive ;

4° le nombre de R.G. et de R.L. a été sans cesse en décroissant, alors que les levages ont été sans cesse en augmentant. Le nombre des R.L.L. est demeuré à peu près constant d'Avril à Août ;

5° le nombre moyen d'hommes employé pour réparation a été sans cesse en décroissant (à part Février et Juillet pour les motifs cités au 2°). Il a été en moyenne de 34, pour s'abaisser, d'Avril à Août, à 30 (6 Ateliers sur 10 réparaient des locomotives de fortes puissances) ; si l'on compare ce chiffre à ceux de l'Industrie Privée allemande, l'on se rend compte du peu de rendement de cette dernière ;

6° le nombre moyen d'hommes employé par réparation équivalente à une R.G., a été en moyenne de 46,2 ;

7° les salaires horaires ont débuté à 2 francs et ont vite atteint 3 francs.

h) Forfaits de réparations.

Bien que les relevés tenus par le Service du Matériel permettaient de conclure à un rendement satisfaisant des Ateliers, surtout si l'on tenait compte des difficultés considérables auxquelles la Régie se heurtait (approvisionnements à constituer, manque de documents, personnel allemand habitué à travailler peu économiquement et cantonné dans de très étroites limites de travaux à exécuter, insuffisance notoire de certaines sections, telles que chaudronneries de fer, fonderies, forges), on avait envisagé la mise à la prime de tous les travaux d'ateliers.

A cet effet, des tarifs-temps furent établis pour la réparation des locomotives et tenders, ainsi que pour la confection ou la réparation des principales pièces de parc, de dépôt et de magasin.

Ces tarifs n'ont pu être mis complètement en vigueur que dans les seuls Ateliers loués à l'Industrie Privée (Darmstadt, Eüren, Jülich), faute de temps nécessaire pour former du personnel suffisamment compétent avant la disparition de la Régie.

i) Prix de revient des réparations.

Le tableau ci-après donne, à titre de renseignement, la moyenne des prix de revient par Atelier et par nature de réparation, au cours des mois de Juillet et Août 1924.

**Prix de revient moyen de réparation
d'une locomotive, dans les Ateliers de la Régie, par nature de réparation
(Juillet et Août 1924)**

ATELIERS	NOMBRE D'HEURES	DÉPENSES MOYENNES de main-d'œuvre avec frais généraux d'entretien	DÉPENSES MOYENNES de matières avec frais généraux de magasin	TOTAL DU coût moyen de la réparation
	heures	francs	francs	francs
<i>a) R.G.</i>				
Mülheim Speldorf	7.817	55.520	14.688	70.208
Witten	7.122	49.854	34.568	84.422
Crefeld Oppum	6.645	45.850	38.372	84.222
Mayence-Sud	5.770	40.400	8.500	48.900
Nied	7.130	49.960	11.321	61.281
Ludwigshafen	5.195	35.845	8.943	44.788
Kaiserslautern	10.114	68.775	20.012	88.787
<i>b) R.L.L.</i>				
Mülheim Speldorf.....	4.229	29.462	5.409	34.871
Witten	6.180	43.180	19.258	62.438
Crefeld Oppum	4.225	29.152	20.911	50.063
Mayence-Sud	3.360	23.520	7.363	30.883
Nied	4.737	33.159	10.386	43.545
Ludwigshafen	3.277	22.939	5.234	28.173
Kaiserslautern	5.095	35.665	6.140	41.805
<i>c) R.L.</i>				
Mülheim Speldorf.....	3.929	27.706	8.596	36.302
Witten	4.741	32.715	14.074	46.789
Crefeld Oppum	3.305	22.805	16.364	39.169
Mayence-Sud	2.435	17.045	5.078	22.123
Nied	4.265	35.775	5.854	41.629
Ludwigshafen	3.052	21.059	6.543	27.602
Kaiserslautern	3.997	27.979	5.056	33.035
<i>d) L.</i>				
Mülheim Speldorf.....	3.027	20.266	6.801	27.067
Witten	2.473	17.064	7.925	24.989
Crefeld Oppum	2.468	17.276	8.072	25.348
Nied	2.837	19.859	4.336	24.195
Ludwigshafen	2.593	18.151	4.281	22.432
Kaiserslautern	3.404	23.828	6.383	30.211

Le prix de revient de la réparation dans les 3 Ateliers loués a été nettement plus élevé que dans les Ateliers de la Régie. Mais il faut tenir compte que ces 3 Ateliers réparaient des séries de locomotives de forte puissance,

tandis que, dans les Ateliers de la Régie, 3 Ateliers seulement (Nied, Mülheim, Kaiserslautern) réparaient des machines de ces mêmes séries. Le nombre d'heures nécessité par une R.G. fut en tout cas des plus acceptables, puisqu'il a été en moyenne de 10.703 heures pour les Ateliers loués et de 7.868 heures pour les Ateliers exploités directement par la Régie.

j) Améliorations apportées dans les divers Ateliers.

La nécessité de remettre le matériel rapidement en bon état, obligea la Régie à apporter des modifications dans les Ateliers au point de vue des installations et, surtout, au point de vue de l'organisation du travail.

Les Ateliers allemands se caractérisaient, en effet, par l'insuffisance très nette des principales sections autres que celle du montage. Dans tous les Ateliers, la Régie s'est tout de suite heurtée à l'insuffisance des moyens de forge, fonderie, chaudronnerie, ajustage, lorsqu'elle voulut accroître sensiblement leur production. La Reichsbahn préférait faire réparer dans les firmes privées la majeure partie de ses chaudières et tenders, commander à l'extérieur le maximum de pièces de forge et de fonderie. On peut dire que tous ses efforts s'étaient concentrés sur la création de très grands halls de montage, afin de pouvoir absorber un nombre considérable de petites réparations, de levages, à l'exclusion presque totale des grosses et très grosses réparations.

La Régie ne pouvait, pour bien des raisons, adopter semblable façon d'opérer, et son premier soin fut de chercher à équilibrer le mieux possible les travaux dans les diverses sections, pour faire tout le travail dans ses Ateliers.

Après entente avec le Service de la Traction, il fut convenu que les Ateliers ne recevraient, comme on l'a déjà dit, qu'exceptionnellement des petites réparations. Leur rôle serait donc la réparation générale et les grosses réparations limitées au châssis ou à la chaudière, ainsi que les gros levages. Les dépôts devaient assurer toutes les petites réparations (traverses faussées, tampons faussés, petites avaries diverses, revision de pistons et tiroirs, etc.), et exécuter également quelques levages.

Ce programme devait naturellement exiger un effort considérable, mais le résultat à atteindre en valait la peine. Ajoutons que la reprise intensive du travail, corrélative de la reprise du trafic, réduisit rapidement les stocks restant en magasin, dont le renouvellement demandait cependant 3, 4 et 5 mois (commandes des pièces de fonderie, fonte ou acier moulé, bandages, etc.).

Étant donné l'incertitude de l'avenir, on ne pouvait songer à faire l'acquisition de machines-outils, ni à modifier les Ateliers de fond en comble. Il fallut donc remédier au manque d'outillage par la création de doubles

équipes, principalement à l'ajustage, surtout après la constitution des parcs de pièces de rechange.

Pour les travaux de forge, on tira le maximum de l'outillage fort réduit dont on disposait, en renforçant le personnel forgerons et en utilisant les petites forges ordinaires. A la chaudronnerie, le nombre de machines pneumatiques fut augmenté et on adopta des modes de réparation impliquant le minimum de remplacement des emboutis qui faisaient défaut. On abandonna les méthodes allemandes trop coûteuses, telles que le baguage des flancs de boîtes à feu lorsque le nombre des trous d'entretoises à baguer dépassait 40 par flanc. Enfin, on utilisa au maximum les chaudières de réserve. L'absence des chaudières envoyées en réparation dans l'Industrie Privée par la Reichsbahn, avant l'occupation, et que cette administration s'est refusée à faire restituer jusqu'au 1^{er} Septembre 1924, empêcha la reconstruction complète de locomotives, ou, tout au moins, ne permit que la remise en état des châssis.

Pour augmenter la production des pièces de bronze et de fonte, on renforça certaines fonderies des Ateliers. On put ainsi assurer presque tous les besoins de pièces de bronze jusqu'au mois d'Août 1924. Il en fut de même pour la plus grande partie des pièces de fonte dont les modèles avaient été reproduits dans les menuiseries rattachées à chaque Atelier.

Ci-dessous le résumé des principales modifications apportées dans les installations des Ateliers :

Atelier d'Eüren. — Création d'une section spéciale pour réparation des tenders.

Création d'une section d'Atelier pour la réparation de la timonerie de frein et des organes de suspension.

Création d'un poste supplémentaire de cémentation.

Installation d'un poste d'essai hydraulique des collecteurs de surchauffe montés avec leurs éléments.

Organisation d'un poste destiné à la confection des bouchons fusibles.

Installation, à la section des roues, d'un marbre de traçage pour grosses pièces.

Création d'un parc destiné au remisage et au recuit de la tuyauterie appartenant aux locomotives en cours de réparation.

Création d'un parc de pièces de rechange pour locomotives et tenders.

Installation d'un poste de soudure autogène pour la réparation des cylindres de locomotives et grosses pièces de fonderie.

Confection d'outillages divers.

Réorganisation du magasin.

Amélioration de toute l'installation téléphonique intérieure.

Application d'un contrôle de présence du personnel au moyen de pendules Lambert.

Atelier de Ludwigshafen. — Dans la section d'ajustage :

Installation de 2 tours supplémentaires.

Équipement d'une machine à tarauder Landis.

Installation et équipement d'un moteur électrique pour transmission principale d'une section de l'ajustage.

Installation d'une machine à fraiser verticale, d'une machine à aléser les coussinets de boîtes à huile, de plusieurs meules, d'une machine pour mise au point des vis de tendeurs d'attelage.

Confection et installation d'un four pour réchauffer les tendeurs d'attelage à récupérer.

Dans l'atelier d'outillage :

Installation d'une machine à rectifier universelle, d'une perceuse sensitive, de petits tours parallèles, de meules en grès.

Confection de calibres divers, profils de bandages notamment, etc.

Confection d'un dispositif pour la trempe à l'air des outils en acier rapide.

Confection de bouterolles pour outils pneumatiques.

Confection d'outillages divers.

A la chaudronnerie :

Installation d'un appareil générateur d'acétylène, fixe, avec canalisations fixes et prises de gaz.

Installation d'une meule pour ébarber les tubes à fumée devant être rabotés.

Installation de la réparation des tubes à fumée par soudure autogène (ce travail fait antérieurement par brasage, demandait 3 fois plus de temps).

Confection d'un four à gaz, avec accessoires, pour le réglage des coussinets.

Installation de 2 machines à cintrer, pour tôles de 12 millimètres et de 2 millimètres.

Installation de 2 réservoirs avec manomètres, pour la conduite d'air comprimé, afin d'obtenir une pression régulière et suffisante en service.

Mise en service de 3 chalumeaux soudeurs ou coupeurs.

Au montage :

Constitution et mise en service de 4 chariots transporteurs de châssis de locomotives.

Aux forges :

Confection d'un important outillage (matrices, etc.).

Installation d'un marbre, avec enclumes spéciales et outillage complet, pour l'ajustage des lames de ressorts.

Atelier de Kaiserslautern. — Dans la section d'ajustage :

Installation d'une machine à plateau magnétique, pour rectifier à la meule les segments de pistons.

A la chaudronnerie :

Installation d'un poste de soudure autogène, pour la réparation des tubes à fumée.

Magasin :

Installation d'un électro-aimant à courant continu, pour le chargement des tournures et ferrailles.

Atelier de Darmstadt :

Remise en service, au montage n° 2, d'un des ponts roulants supérieurs, immobilisé du temps de l'Administration allemande.

Remise en état du compresseur d'air double de 200 chevaux, qui ne fonctionnait qu'à un seul cylindre, pour lui faire assurer, à lui seul, les besoins d'air comprimé de l'atelier. Son rendement a été accru par l'adjonction d'un régulateur magnétique de débrayage sur le servo-moteur commandant la marche à vide.

Installation de 2 batteries d'accumulateurs, pour la remise en service des téléphones intérieurs (courant coupé par la gare de Darmstadt, en Territoires non occupés).

Installation d'un poste de réparation des cylindres par soudure autogène.

Création d'une section spéciale pour la réparation des tachymètres, pyromètres, moteurs électriques, etc.

Installation d'un compresseur vertical de 9.000 litres à la chaudronnerie de fer, pour pallier les défaillances éventuelles du compresseur générateur de l'Atelier ou renforcer ce dernier en cas de besoin.

Atelier de Mayence-Sud :

Aménagement d'un atelier d'outillage.

Agrandissement de l'atelier de lampisterie.

Installation de chemins de roulement au-dessus d'une perceuse radiale et d'un tour de l'ajustage.

Construction et installation d'un pont transbordeur à commande électrique, dans la section d'embarquement des essieux.

Installation d'une hotte et d'une cheminée d'évacuation de gaz pour le chauffage des bandages.

Remise en état et en service du ventilateur des forges.

Installation de soutes à ferrailles.

Organisation d'un parc, avec annexes, en plein air (450 mètres carrés), pour les pièces ne craignant pas l'humidité.

Organisation complète d'un magasin principal.

Atelier de Mülheim-Speldorf :

Construction et mise en service d'un four basculant à huile lourde, pour creusets de 450 kilogrammes, et de 2 petits fours à huile, pour creusets de 25 et 110 kilogrammes, à la fonderie de cuivre, dont la production est ainsi passée de 10.000 kilogrammes par mois à 20.000 kilogrammes.

Agrandissement de la fonderie de fonte, par adjonction d'une aile au bâtiment primitif. Installation de l'ébarbage par sablage.

Construction d'une machine à mouler pour les petites pièces courantes.

Construction d'un deuxième cubilot.

La production de la fonderie de fonte est ainsi passée de 4.000 kilogrammes par mois à 40.000 kilogrammes.

Atelier de Crefeld :

Le local et l'installation des appareils pour détartre les chaudières des locomotives ont été achevés et mis en service.

Une installation de réparation de pièces importantes par soudure électrique, avec ligne et tableaux, a été établie.

Un local d'outillage a été créé dans l'Atelier.

C. — RÉPARATION DES MACHINES
DANS LES ATELIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE

a) Organisation générale.

Pendant la résistance passive, on dut recourir, comme on l'a vu, aux réseaux voisins (Alsace et Lorraine, Nord, Nord Belge, État Belge) et aux Usines Métallurgiques du Hainaut, à Couillet (Belgique), pour assurer les réparations des machines.

Après la reprise des cheminots allemands, on continua à faire réparer quelques locomotives dans les ateliers du Réseau d'Alsace et Lorraine jusqu'en Juin 1924, et dans les ateliers du Hainaut jusqu'en Octobre 1924. Dans ces derniers, les travaux furent effectués à forfait et, notamment, suivant les tarifs-temps élaborés par la Régie à partir du 1^{er} Juin 1924.

En dehors de ces Ateliers, la Régie accepta le concours de 4 firmes allemandes, Krupp à Essen, Rheinmetall, Hohenzollern, Hartung Kuhn à Düsseldorf. A la fin de la résistance passive, devant la crise industrielle qui sévissait avec une grande rigueur dans les Territoires Occupés, ces Usines demandèrent, en effet, avec instance, de leur donner du travail. Bien que la nécessité d'un tel concours ne se fit pas sentir, la Régie consentit à conclure des contrats de réparation de locomotives et tenders, limités à un certain nombre d'unités, avec les firmes précitées, pour les aider à traverser une période délicate et, surtout, pour réduire, dans la

mesure du possible, le chômage qui atteignait un grand nombre d'ouvriers des Territoires Occupés.

Les contrats furent signés en Décembre 1923 sur les bases suivantes :

Nombre limité de locomotives ou tenders à réparer :

30 ou 50 pour les grosses firmes ;

10 pour la plus petite (Hartung Kuhn et C^{ie}).

Tous les travaux devaient être exécutés suivant les indications et sous le contrôle des représentants de la Régie détachés auprès de l'usine.

La Régie se réservait le droit de fournir les matières et les pièces de rechange utiles, le cas échéant. Les travaux pouvaient être exécutés à forfait, suivant les bases données par la Régie.

Les réparations étaient réglées suivant la formule :

$$F = P + S (N_f + N_r) + KS (N_f + N_r).$$

La somme à payer était majorée de 10 %, à titre de bénéfice.

P = prix des matières fournies par la firme.

N_f = nombre d'heures passées à forfait.

N_r = nombre d'heures passées en régie.

S = salaire horaire moyen,

K = coefficient destiné à indemniser la firme de ses frais généraux.

Au début, le coefficient K était variable par échelons, en fonction des variations du salaire horaire moyen, d'après le tableau ci-après, en ce qui concernait les locomotives :

$S \leq 1 \text{ fr. } 50 \text{ c.},$	$K = 2 \text{ francs},$
$1,51 \leq S \leq 1 \text{ fr. } 75 \text{ c.},$	$K = 2 \text{ fr. } 20 \text{ c.},$
$1,76 \leq S \leq 2 \text{ francs},$	$K = 2 \text{ fr. } 40 \text{ c.},$
$2,01 \leq S \leq 2 \text{ fr. } 50 \text{ c.},$	$K = 2 \text{ fr. } 50 \text{ c.},$
$2,51 \leq S \leq 3 \text{ francs.}$	$K = S \text{ francs.}$

Pour les tenders, les variations de K, en fonction de S, étaient les suivantes :

$S \leq 1 \text{ fr. } 50 \text{ c.},$	$K = 1 \text{ franc},$
$1,51 \leq S \leq 2 \text{ fr. } 50 \text{ c.},$	$K = 1 \text{ fr. } 20 \text{ c.},$
$2,51 \leq S \leq 3 \text{ francs.}$	$K = 1/2 S.$

Le salaire S ne devait pas dépasser 3 francs.

Par la suite, les variations considérables du mark vis-à-vis du franc, puis la stabilisation du mark conduisirent à libeller ces limites en marks-or, au lieu de francs français. Le salaire fut relevé à un taux équivalent à 3 fr. 25 c.

Les firmes restaient responsables pendant 6 mois des réparations qu'elles avaient effectuées. Le bénéfice de 10 % n'était payable que 4 mois après la sortie de la locomotive ou du tender, de manière à permettre à la Régie de pouvoir se reprendre de toutes les malfaçons constatées pendant le délai de garantie.

Les firmes étaient tenues de donner tous les renseignements utiles sur la partie de comptabilité concernant les réparations.

Pour faciliter la trésorerie des usines intéressées, le Directeur de la Régie autorisa l'avance, chaque semaine, des sommes nécessaires pour assurer la paie des ouvriers, jusqu'à concurrence de la 1/2 du montant total du bordereau des salaires.

Au bout de peu de temps, il fallut bien reconnaître que les réparations du matériel par les firmes allemandes reviendraient extrêmement cher, moins à cause de la hausse croissante des salaires que de la durée excessive des travaux. Pour enrayer les abus, il fallut mettre en demeure les 4 firmes précitées de travailler plus économiquement, en les menaçant de résilier leurs contrats, ou de ne plus leur confier désormais que de toutes petites réparations. Au début, les délais qui furent connus du Service du Matériel n'atteignaient pas moins de 3 fois et même 4 fois les temps normaux passés dans les Ateliers de la Régie. Bien que ces délais fussent, au dire des industriels allemands, ceux alloués par la Reichsbahn, on ne pouvait les accepter, puisque la Régie avait toutes les facilités pour faire réparer son matériel bien plus économiquement et rapidement, soit dans ses ateliers, loués ou non, soit dans les ateliers privés français et belges.

Lors de la présentation des factures, le Service du Matériel dut intervenir énergiquement auprès des 4 firmes précitées pour obtenir des réductions, allant jusqu'à 30 et même 40 %, qui laissaient encore au compte de la Régie des frais de réparations très exagérés.

Au 31 Août 1924, les firmes avaient réparé ou achevé de réparer un total de :

Hartung Kuhn : 11 locomotives,

Krupp : 10 locomotives,

Rheinmetall : 18 locomotives,

Hohenzollern : 9 locomotives.

Pour limiter les délais employés, on avait décidé l'application de tarifs-temps, en Juin 1924. Les 2 firmes Krupp et Rheinmetall ne demandèrent pas la continuation du contrat sur ces nouvelles bases, et aucune nouvelle locomotive ne leur fut dès lors expédiée pour réparation.

La firme Hohenzollern accepta, au contraire, les forfaits, et un lot de 8 locomotives lui fut expédié fin Août, avec engagement de sa part de les livrer entièrement réparées avant fin Octobre.

On peut se demander d'où venait une telle différence entre les délais demandés par les firmes allemandes et ceux qui étaient réellement nécessaires. A première vue, la raison en est dans la méthode de travail de ces usines, qui était d'ailleurs semblable à celle des ateliers de la Reichsbahn. Bien entendu, la Régie n'avait pas hésité à abandonner ou à modifier de

telles méthodes dans ses établissements lorsque celles-ci révélaient des pertes de temps ou un défaut d'économie. Les firmes allemandes, au contraire, avaient tenu à n'y rien changer. Notamment, elles démontaient toutes les pièces d'une locomotive rentrant en réparation pour un motif quelconque, que ces pièces soient ou non à réparer ou à remplacer. Il s'en suivait nécessairement des démontages inutiles et coûteux, avec des gaspillages de matières, que ne nécessitait en rien une bonne remise en état de la locomotive. Du jour où la firme Hohenzollern se rangea aux principes de la Régie et les mit en application, elle put atteindre sans difficulté les temps que les autres Usines allemandes déclaraient irréalisables.

b) Contrôle des travaux de réparation.

Pour suivre les travaux de réparation dans l'Industrie Privée, tant dans les Ateliers loués, que dans les Usines métallurgiques du Hainaut et les Usines allemandes, il fut indispensable de créer un service complet de contrôle. A cet effet, il eût fallu des agents de premier ordre et des plus compétents, connaissant parfaitement la locomotive, ayant une profonde pratique des travaux de réparation, sachant enfin appliquer des tarifs de réparations. Malheureusement, s'il fut possible d'arriver à constituer un contrôle des plus sérieux dans les 3 Ateliers privés, il n'en fut pas de même dans les Usines allemandes. L'absence du personnel voulu ne permit de détacher qu'un seul agent, par firme, au Hainaut, chez Krupp, Hohenzollern, Rheinmetall, Hartung Kuhn. Comme contrepartie, il fallut centraliser toute la vérification des factures au Service Central, où une section fut spécialement créée pour suivre les travaux de réparation dans l'Industrie Privée. Les factures furent demandées très détaillées, avec relevé complet des matières utilisées, pour permettre de vérifier totalement toute réparation exécutée.

A Darmstadt le contrôle comprit 6 agents. Lors de l'application des tarifs-temps, il fallut renforcer ce contrôle au moyen de 4 contremaîtres prélevés sur les Ateliers de Mayence-Sud.

Le contrôle comprit 9 agents à Eüren et 11 à Jülich.

c) Rendement des Ateliers de l'Industrie Privée.

Le nombre moyen d'hommes employé par locomotive réparée a été de :

- 35 pour les Usines métallurgiques du Hainaut à Couillet (Belgique) ;
- 100 pour Krupp ;
- 80,2 pour Rheinmetall ;
- 100 pour Hohenzollern ;
- 35 pour Hartung Kuhn (locomotives de petite puissance : G.3, G.7).

Le faible rendement des firmes allemandes explique les prix de revient élevés qui ont été constatés. Eu égard à l'importance des avaries des locomotives données à réparer à ces firmes, le nombre normal d'ouvriers n'aurait pas dû dépasser 35 pour Krupp, 35 pour Rheinmetall, 32 pour Hohenzollern, 25 pour Hartung Kuhn. Les chiffres relatifs aux Usines Métallurgiques du Hainaut, confirment d'ailleurs que les temps des firmes allemandes atteignaient 2 à 3 fois les temps nécessaires pour effectuer de bonnes réparations.

d) Salaires moyens dans les Ateliers de l'Industrie Privée.

Le salaire horaire moyen des Usines métallurgiques du Hainaut s'éleva, de 3 fr. 15 c. en Janvier, à 3 fr. 30 c. en Août.

En fait, les factures furent toujours établies sur la base d'un salaire horaire moyen de 2 fr. 60 c., chiffre fixé par le contrat. En vertu de celui-ci, et si le salaire moyen réel avait été inférieur à 2 fr. 60 c., les Usines métallurgiques du Hainaut eussent touché une bonification de

$$0,5 \times (N_f + N_r) \times (2,60 - S).$$

Mais comme ce salaire dépassait 2 fr. 60 c., cette Société fut partiellement indemnisée de la perte correspondante en recevant une allocation supplémentaire de $0,5 \times (N_f + N_r) \times (S - 2,60)$.

Il en fut de même pour l'Industrie allemande où, alors que les salaires moyens de début, en Janvier, étaient très avantageux, on dut accepter, dès le mois de Mars, un salaire dépassant 3 francs et atteignant même 3 fr. 25 c. pendant le mois d'Avril.

CHAPITRE III

VOITURES ET WAGONS

a) Parc des voitures et wagons.

Le matériel roulant qui existait sur les lignes des T.O., le 19 Mars 1923, constitua tout d'abord, en principe, le parc G. V. et P. V. de la Régie. L'importance du matériel à disposition alla ainsi en croissant, au fur et à mesure de l'occupation effective des lignes.

Cette situation se maintint jusqu'à la fin de la résistance passive, ou, plus exactement, jusqu'aux Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923, qui intervinrent entre la Régie et l'Administration allemande des Chemins de fer, comme on l'a vu, lorsque cette résistance passive eut été rapportée par le Reich. A ce moment, elle fut sensiblement modifiée.

Nous rappelons que les Accords de Mayence précités décidèrent, en effet, ce qui suit :

— Le parc du Matériel G. V. devait être reconstitué tel qu'il existait le 11 Janvier 1923, avant la résistance passive. En fait, il resta formé par l'ensemble des voitures et fourgons existant en Décembre 1923 sur les lignes de la Régie, la Reichsbahn n'ayant pas fourni le surplus.

— Le parc du Matériel P. V., au contraire, ne devait pas être reconstitué d'une façon autonome. La Reichsbahn rentrait en possession de l'ensemble du matériel à marchandises, et il fut décidé que tous les wagons composant ce parc resteraient, à l'avenir, en complète banalité, aussi bien sur les lignes des T.O. que sur celles des T.N.O. La Reichsbahn s'engageait à fournir à la Régie, sur demande journalière, les wagons nécessaires à l'exploitation de celle-ci.

— La réparation et l'entretien du matériel devaient être faits par le réseau sur lequel il circulait au moment de sa réforme.

Les tableaux suivants donnent la consistance du parc général de Matériel roulant dont la Régie a ainsi disposé : pour le Matériel G. V., on a reproduit seulement les résultats d'un inventaire, puisqu'il est resté toujours sensiblement le même, ainsi qu'il est dit ci-dessus ; pour le Matériel P. V., au contraire, on a indiqué le nombre de wagons présents dans les T.O. à chaque inventaire mensuel, pour la période de Juillet 1923 à Septembre 1924.

INVENTAIRE, DU 24 FÉVRIER 1924, DU MATÉRIEL G. V.

CATÉGORIE DE MATÉRIEL	NOMBRE	CATÉGORIE DE MATÉRIEL	NOMBRE												
		<i>Report</i>	848												
Voitures à boggies avec soufflets :		Voitures à essieux indépendants avec passerelles :													
ABB ü.....	89	B i.....	19												
ABCC ü.....	42	BC i.....	148												
BB ü.....	5	C i.....	338												
BCC ü.....	28	CD i.....	25												
CC ü.....	135	D i.....	1.004												
DD ü.....	15														
PP ü.....	89	Voitures à essieux indépendants sans passerelles													
		A.....	2												
Voitures à boggies sans soufflets :		AB.....	36												
ABB.....	62	B.....	382												
ABCC.....	13	BC.....	182												
BB.....	44	C.....	2.292												
BCC.....	42	CD.....	7												
CC.....	200	D.....	2.128												
DD.....	12	P.....	622												
PP.....	72														
<i>A reporter</i>	848	TOTAL.....	8.033												
		<table border="0"> <tr> <td rowspan="4">Voitures spéciales</td> <td rowspan="4">}</td> <td>Salons.....</td> <td align="right">9</td> <td rowspan="4">}</td> <td rowspan="4">87</td> </tr> <tr> <td>Wagons-Lits.....</td> <td align="right">3</td> </tr> <tr> <td>Voitures sanitaires.....</td> <td align="right">21</td> </tr> <tr> <td>Automotrices.....</td> <td align="right">54</td> </tr> </table>	Voitures spéciales	}	Salons.....	9	}	87	Wagons-Lits.....	3	Voitures sanitaires.....	21	Automotrices.....	54	
Voitures spéciales	}	Salons.....			9	}			87						
		Wagons-Lits.....			3										
		Voitures sanitaires.....			21										
		Automotrices.....	54												
		TOTAL GÉNÉRAL...	8.120												

INVENTAIRES DU
MATÉRIEL P. V.

CATEGORIES DE MATÉRIEL	15	5	2	16	7	21	4	2	6	3	2	6	4	1er	6	3	7
	Juillet 1923	Août 1923	Sept. 1923	Sept. 1923	Octobre 1923	Octobre 1923	Nov. 1923	Dec. 1923	Janvier 1924	Février 1924	Mars 1924	Avril 1924	Mai 1924	Jun 1924	Juillet 1924	Août 1924	Sept. 1924
non munis du frein à air G.				26.030	26.956	24.366	24.225	35.788	26.645	23.866	19.338	15.740	15.472	12.048	9.671	7.777	6.681
munis du frein à air Gn.	33.757	32.537	34.955	7.276	8.124	7.690	9.018	19.210	16.919	16.207	15.513	15.196	15.643	15.241	15.586	15.635	15.729
à claire-voie V.				1.462	1.539	1.448	1.136	1.354	978	700	766	1.159	975	868	764	960	936
sans toiture O.				28.784	28.487	30.931	30.817	35.797	85.599	70.467	81.151	80.146	98.575	117.487	95.480	89.597	75.551
Tombereaux fermés.....K.	31.899	33.305	30.881	3.538	3.592	2.527	2.440	4.530	4.844	4.712	3.460	2.773	2.832	2.252	2.242	2.040	1.975
à ranchers R.				8.730	9.420	9.631	8.683	18.486	18.663	16.220	13.517	10.467	11.240	10.055	8.126	7.559	6.943
à fers S.				3.677	4.126	2.963	3.297	3.159	2.096	1.892	1.688	1.504	1.652	1.480	1.162	1.466	1.086
à traverse pivotante à boggies H.				825	887	678	901	2.655	2.909	2.480	2.076	1.545	1.695	1.554	1.427	1.321	1.558
à traverse pivotante sans boggies S.S.	16.014	15.848	15.541	1.332	1.349	1.341	316	1.270	907	702	423	375	186	391	368	365	639
S.S. S.S.				530	765	1.000	1.159	3.524	3.507	2.763	2.822	2.765	2.566	2.584	2.697	2.751	2.564
appartenant au Reich	463	847	1.156		2.093	2.040	2.096	2.264	2.444	1.558	730	1.134	1.701	1.198	1.288	1.162	1.314
Réservoirs appartenant à des particuliers.....	432	361	321	1.617				1.413	2.451	2.932	2.865	2.825	2.451	2.814	2.791	2.868	2.962
appartenant au Reich	32	35	66					120	81	101	55	83	35	66	127	128	72
appartenant à des particuliers.....	39	51	25	125	110	95	96	113	64	77	93	108	109	103	101	90	127
Wagons spéciaux appartenant au Reich particuliers.....	1.416	1.064	1.403	696	675	621	843	1.928	2.022	2.139	1.469	1.347	1.178	1.358	2.084	2.202	2.883
Fourgons P.V.Pg.	1.439	1.257	1.348	1.352	1.145	1.289	1.179	689	818	567	634	697	641	998	639	1.013	585
TOTAUX	85.491	85.305	85.696	85.974	89.268	86.620	86.202	154.437	172.698	149.056	148.503	139.925	158.565	172.543	146.487	138.966	123.489

b) Organisation des réparations et de l'entretien.

La Régie disposait de 9 Ateliers principaux de réparation de voitures ou wagons : Conz (Karthaus), Ludwigshafen, Kaiserslautern (Einsiedlerhof), Jülich, Crefeld-Oppum, Oberhausen, Wedau, Recklinghausen, Witten ; — de 6 Ateliers de grand entretien de voitures ou wagons ; — de 48 Ateliers de petit entretien ; — de 183 Postes de visite. En outre, 11 ateliers de l'Industrie Privée passèrent des contrats de réparation avec elle.

Une fois en pleine activité, ces installations ont largement permis d'effectuer tous les travaux de réparation et d'entretien, et de rattraper le retard d'origine qu'avait encore accentué la résistance passive.

La situation fut d'abord mauvaise en 1923, en raison du manque de main-d'œuvre, de l'état déjà très médiocre des voitures au moment de l'abandon du travail par les cheminots allemands, et des sabotages répétés.

Le pourcentage des voitures réformées, de 50 % pendant de longs mois, fut ramené à 11 % en Septembre 1924. Celui des wagons réformés, de 17 % dans les premiers mois de la Régie, fut ramené à 6 % en Juillet 1924.

Les plus gros efforts ont porté sur les voitures de 1^{re} et 2^e classes, ainsi que sur les wagons-tombereaux. C'est pour la fourniture de ces derniers que la Régie était le plus gênée, la Reichsbahn livrant irrégulièrement les quantités qui lui étaient demandées.

Pour les revisions des wagons, la Régie s'est trouvée dans une situation particulièrement difficile au début de 1924. Près de 80.000 wagons avaient été immobilisés depuis la résistance passive et, pour une grande partie, la revision périodique dépassait 3 ans. On dut donc constituer de nombreuses équipes spécialisées, et passer de grosses commandes (tampons graisseurs, bandages, huile...), afin de surmonter cette période critique. En général, le parc P. V. de la Régie ressortait en moyenne à 150.000 wagons. Il aurait donc fallu faire chaque mois 4.200 revisions triennales, environ. Mais celles-ci remontant à près de 4 ans, pour une partie du Parc de la Reichsbahn, on dut en exécuter plus de 9.000 mensuellement.

La Régie a pu cependant remettre à l'Administration allemande, en Novembre 1924, lorsqu'elle cessa ses opérations, un parc de matériel roulant en bon état d'entretien, grâce à un très gros effort de production du personnel franco-belge et, aussi, à la bonne volonté du personnel allemand occupé par la Régie.

Les tableaux ci-après montrent comment s'est développée la production des Ateliers de réparations, à partir de Décembre 1923.

NOMBRE DES RÉPARATIONS FAITES PAR LES DIFFÉRENTS ATELIERS DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN

MATÉRIEL G. V.

ÉTABLISSEMENTS	Dé- cembre 1923	Janvier 1924	Février 1924	Mars 1924	Avril 1924	Mai 1924	Juin 1924	Juillet 1924	Août 1924
ENTRETIENS									
ET									
POSTES DE VISITE :									
Directions de :									
Mayence	379	2.544	1.747	1.150	1.310	1.474	1.295	1.197	1.280
Ludwigshafen	1.322	1.376	1.481	2.009	2.335	2.445	2.325	2.455	2.258
Trèves	331	896	621	510	442	568	834	865	755
Düren	84	345	347	241	314	357	263	334	339
Essen	771	1.101	2.420	2.626	3.547	3.995	3.924	3.891	3.788
Aix-la-Chapelle	1.618	2.824	2.469	2.335	2.133	2.198	1.810	2.163	2.656
ATELIERS									
PRINCIPAUX :									
Einsiedlerhof	»	294	238	170	188	244	116	133	271
Ludwigshafen	94	65	76	161	171	163	110	141	137
Conz	349	357	312	227	198	241	166	260	314
Crefeld-Oppum	324	375	295	272	279	406	354	361	333
Oberhausen	137	248	346	287	243	192	139	98	123
Witten	94	124	187	212	208	209	178	244	180
Jülich	72	89	83	115	104	107	122	211	260
ATELIERS									
D'INDUSTRIE									
PRIVÉE :									
Seneffe	8	2	9	7	10	12	15	7	11
Dietrich	15	6	8	3	3	3	»	1	3
Industrie rhénane	»	101	15	13	35	38	54	73	92
TOTAUX	5.598	10.747	10.654	10.338	11.520	12.652	11.705	12.434	12.800

NOMBRE DES RÉPARATIONS FAITES PAR LES DIFFÉRENTS ATELIERS DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN

MATÉRIEL P. V.

ÉTABLISSEMENTS	Dé- cembre 1923	Janvier 1924	Février 1924	Mars 1924	Avril 1924	Mai 1924	Juin 1924	Juillet 1924	Août 1924
ENTRETIENS									
ET									
POSTES DE VISITE :									
Directions de :									
Mayence.....	1.257	2.409	2.050	1.730	1.638	1.875	1.858	2.060	2.040
Ludwigshafen....	3.118	3.622	3.945	3.976	4.130	4.320	3.055	3.490	3.235
Trèves.....	5.094	7.622	7.414	7.412	7.655	6.866	5.407	5.158	4.810
Düren.....	4.254	5.648	6.207	8.397	8.329	7.123	3.379	3.936	3.709
Essen.....	7.917	10.376	20.750	27.712	30.823	27.284	27.468	31.613	29.704
Aix-la-Chapelle...	10.827	15.005	15.911	17.018	16.800	14.108	13.175	15.144	14.817
ATELIERS									
PRINCIPAUX :									
Einsiedlerhof.....	»	360	337	703	1.046	831	418	543	598
Ludwigshafen....	291	256	285	450	397	304	278	309	303
Conz.....	941	1.207	1.349	1.447	2.342	1.796	1.483	1.782	1.296
Crefeld-Oppum...	808	1.334	1.294	1.469	1.444	1.306	1.332	1.280	1.586
Wedau.....	2.094	2.575	2.884	3.346	2.839	2.531	2.117	3.060	3.176
Recklinghausen..	941	1.563	2.414	3.043	2.912	2.261	2.154	2.591	3.349
Oberhausen.....	366	448	548	757	595	870	655	859	995
Witten.....	385	499	836	1.115	1.022	1.266	1.108	1.313	1.431
Jülich.....	612	895	806	1.173	1.174	1.096	680	803	1.059
ATELIERS									
D'INDUSTRIE									
PRIVÉE :									
Industrie rhénane.	2	82	104	382	526	597	497	606	679
TOTAUX.....	38.907	53.901	67.134	80.130	83.672	74.434	65.064	74.547	72.787

c) Effectif des Ateliers de réparation et d'entretien.

Au début, pour assurer le service courant, on se contenta de constituer des équipes de visiteurs et d'ouvriers chargées de pourvoir à toutes réparations des avaries de peu d'importance.

Dans la suite, il fallut assurer les opérations de revisions indispensables pour la sécurité des convois et pour permettre aux véhicules de pénétrer sur les réseaux voisins : cela conduisit à remettre en service un certain nombre de petits entretiens.

Enfin, en Juillet 1923, il fallut songer, avec le développement du trafic, à entreprendre la remise en état progressive du matériel G. V., des wagons houillers et, un peu plus tard, des wagons plats dont le besoin devenait de plus en plus grand.

Les Ateliers principaux de Conz, ceux de Ludwigshafen ensuite, et les grands entretiens de wagons de Bingerbrück, de Bischofshein, de Würselen et de Hohenbudberg, furent confiés à des industriels qui utilisèrent des équipes d'ouvriers français, belges, luxembourgeois, allemands, etc. ; d'autre part, des petits entretiens, tels que ceux des voitures de Mayence-Mombach, de Crefeld-Central, de Derendorf (Düsseldorf) furent montés presque de toutes pièces avec des cadres formés d'agents de la Régie, et apportèrent un appoint de production fort appréciable.

En Septembre 1923, l'Atelier de wagons de Wedau rouvrait ses portes avec un noyau d'anciens cheminots allemands et, en Octobre, les Ateliers de Jülich (voitures et wagons) loués à la Société des Ateliers de Godarville (Belgique) commençaient à travailler.

Enfin, à partir de Novembre 1923, tous les Ateliers et petits entretiens de voitures et wagons reprenaient progressivement leur activité.

Le nombre des agents employés aux réparations du matériel roulant était, en Septembre 1924, d'environ 10.000, alors qu'il était encore inférieur à 1.300 unités en Juillet 1923.

Comme pour les Ateliers de machines, et selon l'importance du personnel disponible, les Ateliers de réparations et d'entretien des voitures et des wagons fonctionnèrent, soit avec un encadrement complet français ou belge, soit avec un encadrement allemand auquel se superposait un cadre franco-belge de contrôle et de direction.

Le tableau qui suit indique quelle a été la consistance des effectifs ouvriers, à partir de Juillet 1923 et jusqu'en Août 1924, dans les Ateliers de réparations et d'entretien en question :

EFFECTIFS MOYENS DU PERSONNEL DES ATELIERS

MOIS DE	Juillet 1923	Août 1923	Septembre 1923	Octobre 1923	Novembre 1923
ENTRETIENS ET POSTES DE VISITE :					
Directions de :					
Mayence	359	435	563	667	762
Ludwigshafen	137	153	126	343	337
Trèves	69	120	181	156	217
Düren.....	156	171	207	254	313
Essen.....	245	312	351	321	567
Aix-la-Chapelle	162	200	282	427	594
ATELIERS PRINCIPAUX :					
Einsiedlerhof.....	»	»	»	115	245
Ludwigshafen	»	»	350	420	422
Conz	150	160	176	252	454
Crefeld-Opnum	»	»	82	94	478
Wedau	»	»	72	253	432
Oberhausen	»	»	»	»	401
Recklinghausen	»	»	»	»	550
Witten	»	»	»	»	350
Jülich	»	»	73	420	501
ATELIERS D'INDUSTRIE PRIVÉE :					
Industrie rhénane.....	»	»	»	»	»
TOTAUX.....	1.278	1.551	2.463	4.372	6.633

DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL ROULANT

MOIS DE	Décembre 1923	Janvier 1924	Février 1924	Mars 1924	Avril 1924	Mai 1924	Juin 1924	Juillet 1924	Août 1924
802	855	823	836	910	937	944	950	952	
419	316	360	386	419	413	411	417	419	
278	333	353	356	375	389	383	388	395	
366	417	494	531	572	573	570	567	565	
656	1.025	1.299	1.534	1.732	1.704	1.712	1.696	1.711	
831	1.067	1.096	1.035	1.137	1.118	1.092	1.083	1.057	
350	360	374	377	384	379	367	364	362	
478	340	450	433	306	265	287	286	284	
527	541	568	557	564	560	562	509	522	
510	549	574	605	600	605	606	604	602	
438	491	547	576	575	575	574	570	602	
447	446	500	508	487	487	486	484	484	
579	505	566	571	549	529	487	500	523	
300	313	335	367	370	377	377	377	377	
570	649	517	427	442	461	411	408	428	
157	390	430	847	1.023	1.044	970	1.032	1.127	
1.738	8.597	9.286	9.946	10.445	10.416	10.239	10.235	10.328	

d) Ateliers principaux de réparation.

Nous donnons ci-dessous quelques indications sur les caractéristiques de chacun des Ateliers principaux de réparation dont disposait la Régie, et sur l'utilisation que celle-ci en a faite.

Ateliers de Conz (Karthus).

Ces Ateliers, situés près de Trèves, étaient de construction relativement ancienne. Le hall de réparation des voitures et wagons couvrait une surface de 23.800 mètres carrés. Le personnel employé par l'Administration allemande était, en 1923, de 1.100 unités. La Régie en occupa 525.

Les Ateliers de Conz assuraient la grosse réparation de wagons ; ils exécutaient l'entretien et les réparations de moyenne importance des voitures, ainsi que la revision des boggies.

La remise en activité de ces Ateliers était particulièrement intéressante, en raison de leur situation, tant au point de vue des communications de l'Armée, que du transit des trains de charbon des Réparations.

Aussi, dès Avril 1923, on fit appel à l'Industrie Privée et la firme Scholters et Coutier, de Thionville, se chargea de recruter le personnel nécessaire ; elle commença aussitôt à effectuer la réparation de wagons. En Juillet 1923, on entreprit également l'entretien des voitures et la revision des boggies ; à partir d'Août, on commença à exécuter des glaçages de peinture.

Le personnel d'encadrement important mis, en Octobre, à disposition par le Réseau P.-L.-M., permit à la Régie de reprendre, dès Novembre, l'exploitation directe de ces Ateliers.

Ateliers de Ludwigshafen.

Au mois d'Août 1923, il devint nécessaire d'avoir un centre de réparation de voitures dans la région sud-est du Réseau, et de pourvoir à la remise en état des wagons-tombereaux transitant par l'Alsace.

En raison de la difficulté du recrutement, on confia les Ateliers de Ludwigshafen à la firme Hector et Hornlehnert.

On put, dès le mois d'Octobre 1923, y entreprendre des glaçages

de peinture et des revisions de boggies. On y aménagea également un certain nombre de wagons plats, à ranchers, en wagons aptes au transport des briquettes de lignite et des betteraves. Ce travail se fit en retirant les ranchers et en surhaussant les côtés de caisse de 300 millimètres environ ; cela permit de parer à la pénurie des wagons-tombereaux qui se fit sentir dès la fin de la résistance passive.

En Février 1924, la Régie reprit l'exploitation directe de ces Ateliers avec des cadres provenant, notamment, du Réseau P. O.

En dernier lieu, les Ateliers de Ludwigshafen occupaient 300 ouvriers.

Ateliers de Kaiserslautern (Einsiedlerhof).

Ces Ateliers couvraient une superficie totale de 56.679 mètres carrés, dont 24.874 pour les voitures et wagons.

Un agrandissement des Ateliers de wagons, destiné à la réparation des voitures, avait été entrepris en 1922 par la Reichsbahn et n'était pas terminé le 19 Mars 1923, lorsque la Régie commença son exploitation.

Les Ateliers de voitures et wagons employaient, en 1922, un personnel de 680 ouvriers. Ils restèrent en chômage depuis le début de la Régie jusqu'en Octobre 1923. A cette époque, le personnel d'encadrement fourni par le Réseau P. O., complété plus tard par d'anciens agents du P.-L.-M., permit de les remettre peu à peu en marche ; ils reprirent leur pleine activité après la fin de la résistance passive.

En dernier lieu, ces Ateliers occupaient 380 ouvriers.

Ateliers de Jülich.

Les Ateliers de voitures et wagons de Jülich ont été loués à la Société Anonyme des Ateliers de Godarville (Belgique) qui occupa, en même temps, l'atelier des locomotives. La location, pour l'atelier des voitures et wagons, était fixée comme suit :

la première année.....	Fr.	90.000
la deuxième année.....		100.000
la troisième année.....		110.000
la quatrième année.....		125.000

sur la base d'un effectif de 400 ouvriers.

Les frais généraux accordés étaient, en % sur la main-d'œuvre, de :

75 % pour la réparation des voitures ;

50 % pour la réparation des wagons ;

100 % pour les travaux accessoires des postes d'entretien comportant seulement de la menuiserie, du ferrage, du garnissage, ou l'emploi de machines à bois ;

150 % pour les travaux accessoires des postes d'entretien comportant seulement de la forge, de la soudure autogène, ou l'emploi de machines à métaux.

Les Ateliers de voitures et wagons ont été remis en activité en même temps que ceux de locomotives.

Le nombre des ouvriers s'élevait à 400 environ.

Ateliers de Crefeld-Oppum.

Les Ateliers de Crefeld-Oppum commencèrent à réparer quelques véhicules en Octobre 1923. C'est seulement à partir du 17 Octobre qu'ils purent reprendre progressivement leur activité, avec le personnel allemand partiellement réintégré, sous la direction et le contrôle d'un cadre fourni par le Réseau de l'État Belge.

L'effectif de ces Ateliers était, en dernier lieu, de 600 ouvriers (contre 900 en Décembre 1922).

Ateliers d'Oberhausen.

Pendant la résistance passive, le Service des voyageurs, dans la Ruhr, était peu important.

Pour assurer l'entretien du matériel G. V. circulant dans cette région, on aménagea un Atelier d'entretien de voitures à Derendorf (gare des marchandises de Düsseldorf), en utilisant les installations d'un entretien de wagons, complété par des baraquements. Le magasin fut approvisionné avec des stocks prélevés aux Ateliers de Dortmund.

Cette localité de Derendorf avait été choisie en raison de ce que Düsseldorf était alors le terminus d'un certain nombre de trains express, et qu'il était indispensable d'avoir, à proximité, un poste de réparation pour les voitures ayant besoin d'être remises en état immédiatement.

Pendant ce temps, les Ateliers d'Oberhausen, comme ceux de Witten

et Recklinghausen, étaient isolés, sans contact avec le Réseau de la Régie. Le personnel y était employé, par la Reichsbahn, à des travaux d'entretien de l'outillage et des installations fixes.

A la fin de la résistance passive, la Régie prit possession des Ateliers d'Oberhausen : 50 % environ du personnel allemand fut réembauché, avec une partie des cadres, qui fut complétée par du personnel français du Réseau de l'État pour assurer la direction et le contrôle.

La Direction d'Essen disposant, pour la réparation des wagons, de puissants Ateliers et de nombreux entretiens, on fit surtout d'Oberhausen un Atelier de voitures, les travaux de wagonnage étant réduits à des opérations de petits entretiens, surtout à partir du moment où il fut possible de remettre en activité la totalité des entretiens, c'est-à-dire vers le mois de Juin 1924.

Bien entendu, le petit entretien de voitures de Derendorf, dont il a été question ci-dessus, fut supprimé à ce moment, et le petit entretien de wagons de cette localité fut rétabli.

Les Ateliers d'Oberhausen occupaient, en dernier lieu, un effectif d'environ 485 ouvriers (au lieu de 900 en Décembre 1922).

Ateliers de Wedau.

Ces Ateliers, commencés en 1914, par la Reichsbahn, n'étaient pas encore terminés en 1923.

Le 1^{er} Janvier 1923, ils employaient cependant déjà un personnel de 1.400 ouvriers.

Pendant la résistance passive, situés comme ils l'étaient aux confins des Territoires Occupés, ils sont restés en activité partielle au compte de la Reichsbahn. Ils n'ont été pris en charge par la Régie que fin Octobre 1923 et ont été remis, aussitôt, progressivement, en activité normale, en conservant une partie du cadre allemand et un peu plus de 500 ouvriers, avec un faible cadre de direction et de contrôle français.

Ateliers de Witten.

L'effectif, au 1^{er} Janvier 1923, dans les Ateliers de voitures et wagons, était de 1.000 ouvriers environ. Comme les Ateliers d'Oberhausen, ils conservèrent leur personnel de la Reichsbahn pendant la résistance passive, quoique isolés de ce réseau.

En Septembre, les délégués du dit personnel, qui était inoccupé, demandèrent à la Régie de lui envoyer du matériel en réparation. La résistance passive ayant cessé sur ces entrefaites, les Ateliers de Witten furent occupés par la Régie.

L'effectif affecté à la réparation des voitures et wagons fut réduit à 380 ouvriers environ ; une partie du cadre allemand fut maintenue avec une direction et un contrôle français.

Le recrutement des cadres français pour Witten fut difficile, en raison de la situation excentrique de cette localité et du grand nombre de postes qu'il fallait pourvoir dans la Ruhr.

e) Réparations dans les Ateliers de l'Industrie Privée.

Dès que la Régie voulut organiser quelques trains express avec son propre matériel, elle se heurta à la difficulté de trouver du grand matériel en état convenable. De simples réparations de petits entretiens pouvaient suffire pour quelques voitures, mais il fallait entreprendre une véritable restauration comportant, notamment, la réparation de la peinture et du garnissage, pour un grand nombre de véhicules. Devant l'impossibilité de faire ces travaux dans les Ateliers de la Régie pendant la résistance passive, 2 contrats de réparation furent passés immédiatement avec la firme de Dietrich à Reichshoffen, en France, et celle des Ateliers de Seneffe à Seneffe, en Belgique. La première reçut des voitures à boggies à intercircuitation et la deuxième, principalement, des voitures à boggies à portières latérales.

Les Ateliers de Reichshoffen ont restauré 62 véhicules, dont 46 voitures et 10 fourgons à boggies et à intercircuitation ; le prix de revient moyen est ressorti à 30.200 francs environ par unité.

Les Ateliers de Seneffe ont restauré 98 voitures, dont 78 à boggies ; le prix de revient moyen est ressorti à 26.000 francs environ.

Le travail était effectué en régie, sous le contrôle d'un représentant de la Régie, suivant un contrat du modèle de celui passé par le Réseau d'Alsace et de Lorraine avec la firme de Dietrich.

Dès la fin de la résistance passive, un grand nombre d'industriels allemands vinrent solliciter des contrats de réparation de matériel roulant dans l'espoir de conserver du travail, au moins pour un noyau d'ouvriers, pendant la grande crise qui sévissait alors dans l'industrie rhénane.

La Régie prit la même position ici qu'au sujet des réparations de loco-

motives et tenders dans l'Industrie Privée, dont il a été question plus haut.

Elle choisit donc quelques firmes donnant les meilleures garanties, situées dans des localités particulièrement atteintes par le chômage et bien placées pour réduire les mouvements de matériel réformé.

Les contrats furent du même type que pour les locomotives. Le coefficient K, déterminant les frais généraux, était au début de :

$K = 0,75$ pour le salaire horaire $S \leq 1,50$

$K = 1,2$ pour $S > 1,50$ dans le cas des Ateliers réparant des voitures et des wagons ;

$K = 0,9$ pour $S > 1,50$ dans le cas des Ateliers ne réparant que des wagons.

Par la suite, les variations considérables des cours du mark, vis-à-vis du franc, conduisirent à libeller les chiffres des contrats en marks-or. Le salaire horaire fut limité au maximum de 0,67 pfennigs-or.

Des contrats de ce type furent passés :

— en Novembre 1923, avec la firme Cockel-Werke à Neuwied ;

— en Décembre 1923, avec les firmes :

Rheinmetall Fabrik à Düsseldorf,

Gebrüder Schöndorf à Düsseldorf,

Hartung Kuhn et C^{ie} à Düsseldorf,

Fenestra à Düsseldorf,

Dortmunder Union à Dortmund,

Orenstein et Koppel à Dorstfeld et Bochum,

Gebrüder Gastell à Mayence-Mombach ;

— en Février 1924, avec la firme Niederrheinische à Duisbourg ;

— en Mars 1924, avec les firmes :

Harkort à Duisbourg,

Internationale Baumaschinenfabrik à Neustadt.

Les chiffres prévus par les contrats avaient été déterminés de telle sorte que les réparations ne fussent pas plus chères que si elles avaient été exécutées en France ou en Belgique. Mais il fut très difficile d'obtenir des prix de revient normaux, en raison des méthodes de travail auxquelles ces Ateliers étaient habitués avec la Reichsbahn et qui consistaient à exécuter, comme pour les locomotives, des démontages tout à fait excessifs, aucunement justifiés par la réparation dont le véhicule avait réellement besoin.

Aussi arrivait-on couramment à des factures de :

— 18.000 à 25.000 francs, pour des voitures de 3^e classe à 3 essieux, en grande réparation ;

— 5.000 francs, pour des voitures de 3^e classe à 3 essieux, en moyenne réparation ;

et de :

— 1.800 francs à 2.200 francs, pour des wagons-tombereaux en grande réparation.

L'exagération ressort de la comparaison avec les prix de revient obtenus, par exemple, aux Ateliers de Jülich, où une voiture à 3 essieux, dans les mêmes conditions, revint, malgré des frais généraux plus élevés, à environ :

— 11.000 francs, en grande réparation,

— 2.700 francs, en moyenne réparation,

et pour un wagon-tombereau à 1.500 francs environ.

CHAPITRE IV

SERVICE ÉLECTRIQUE

a) Organisation Générale.

Le Service Électrique fut, tout d'abord, organisé dans chaque Direction régionale suivant les usages du réseau auquel appartenait le personnel dirigeant de cette Direction.

Mais le moment vint vite où il fallut créer une organisation uniforme pour l'ensemble de la Régie. Ce fut l'objet d'un ordre général de la Direction Générale, qui répartit les installations électriques entre les 2 Services de la Voie et du Matériel et Traction d'après les principes suivants :

à la Voie : les installations ne comportant que des circuits d'éclairage et tout ce qui se rapportait au service de la signalisation, au télégraphe et au téléphone.

au Matériel et Traction : les installations comportant de la force motrice seule ou avec de l'éclairage.

Le Service Électrique Matériel et Traction fut rattaché au Service du Matériel dont il constitua la 3^e Division.

L'administration régionale fut répartie entre 6 Inspecteurs, un par Direction.

L'emploi du courant électrique était général dans le réseau allemand ; en particulier, toutes les gares, à l'exception de quelques petites stations, étaient munies de l'éclairage électrique. L'énergie électrique était appliquée à la marche des ascenseurs, des pompes, des compresseurs, des plaques tournantes des dépôts, ainsi qu'à celle de la presque totalité des machines-outils situées dans les dépôts et ateliers.

La principale tâche, au début de l'occupation par la Régie, fut de rechercher ou de reconstituer les renseignements techniques et les contrats existants de fourniture électrique de force et de lumière.

b) Firmes allemandes fournissant l'énergie électrique.

L'énergie électrique utilisée était fournie par un certain nombre de grosses firmes allemandes et par une quantité de petits producteurs et revendeurs de courant.

Ces grosses firmes étaient fournisseurs de courant pour des régions étendues. Six d'entre elles, en particulier, se partageaient la fourniture de la Direction d'Essen et assuraient celle de nombreux Secteur de la Direction d'Aix-la-Chapelle.

Dans le Palatinat, la Pfalzwerk d'Hombourg desservait, également, la plupart des agglomérations.

D'autre part, dans tous les endroits peu industriels et loin des grands centres, des particuliers ou des communes fournissaient le courant utile au Réseau.

Ce n'est que très exceptionnellement que la Reichsbahn avait dû créer, elle-même, des sources de courant. Elle l'avait fait dans quelques grands centres par raison d'économie, et en quelques points isolés parce qu'elle n'avait pas trouvé de fournisseur (Kaldenkirchen, Cochem, etc.).

c) Détails techniques sur la fourniture du courant.

Suivant les conditions particulières des lieux de production et des points de consommation, les firmes allemandes livraient le courant dans des conditions très diverses. La tension de 25.000 volts était la plus usuelle en courant alternatif; en courant continu, les tensions de 500, 440, 220, 110 volts étaient les plus employées. La fréquence était toujours de 50 périodes.

La livraison du courant était faite, le plus souvent, sur les emprises du Chemin de Fer, dans des sous-stations et des postes de transformation d'importances diverses. Le transport était ordinairement assuré par des câbles souterrains pour les hautes tensions, et par des lignes aériennes pour les basses tensions.

Le matériel des postes de transformation appartenait, dans la majorité des cas, au secteur fournisseur, qui en assurait le fonctionnement et l'entretien et livrait le courant aux bornes du tableau de commande.

d) Sous-stations.

La Reichsbahn avait créé d'importantes sous-stations en divers points du Réseau; ces sous-stations étaient relativement modernes et bien installées.

Nous citerons comme exemples :

1° La sous-station des Ateliers de Mülheim-Speldorf, à laquelle la firme allemande Rheinisch-Westfälisch Electricitätswerk cédait du courant alternatif sous 5.000 volts à un groupe de transformateurs 5.000/230 volts, d'une puissance unitaire de 350 Kw. Ces transformateurs étaient couplés à un groupe de 3 redresseurs à vapeur de mercure. Ces derniers appareils, d'un modèle déjà ancien de la maison Brown-Boveri, d'une puissance unitaire de 115 Kw, étaient du type à cuve de fonte à 12 anodes. L'expérience a permis de constater leur grande souplesse et leur bon rendement dans des conditions de charge très variables.

A ces redresseurs était adjoit un groupe asynchrone dynamo, aidant aux pointes de courant et servant de secours.

2° Les Ateliers de Jülich possédaient aussi une sous-station moderne dont l'énergie était fournie par la firme allemande Brand bei Aachen, au moyen de 2 lignes à 25.000 volts et d'une ligne à 5.000 volts.

Dans la sous-station, 4 transformateurs du type 25.000/380 volts débitaient sur un jeu de barres aux multiples combinaisons. Le courant alternatif était transformé, en partie, par 2 puissantes commutatrices Bergmann de 200 Kw, donnant du courant continu sous 500 volts. L'appareillage de protection, de sectionnement, d'interruption, en cabines isolées, était excellent ; les dispositifs de sécurité par verrouillage avaient été minutieusement étudiés pour rendre toute fausse manœuvre impossible.

Dans ces 2 grandes sous-stations, donnant aux ateliers une énergie journalière moyenne individuelle de 7.000 Kw, le personnel ne comprenait qu'un surveillant en service.

3° Les Ateliers de Nied disposaient également d'une sous-station toute moderne, dont le courant était fourni par la firme allemande Main-Kraftwerk au moyen de 2 lignes à 10.000 volts.

Une batterie de 7 transformateurs 10.000/380 volts, d'une puissance unitaire de 225 Kw, fournissait la basse tension en alternatif. Celle-ci était utilisée pour les besoins de l'éclairage, des ponts roulants, des moteurs de levage et des moteurs à compresseurs à gaz et à air. L'énergie transformée était convertie en courant continu par 3 commutatrices d'une puissance unitaire de 250 Kw, donnant le courant sous 440 volts.

L'installation était un modèle du genre.

4° Les Ateliers ou dépôts de Wedau, de Recklinghausen, de Conz, de Kaiserslautern, comportaient des sous-stations, mais de moindre importance.

5° Enfin, sur tout le Réseau du Chemin de Fer, les dépôts et Ateliers de petits entretiens étaient pourvus de postes de transformation de puissances diverses.

Dans les sous-sols des gares, il existait, en beaucoup d'endroits, de petits postes de transformation, pour les besoins en force et lumière.

e) Centrales.

Dans certains centres industriels, la Reichsbahn avait créé d'importantes Centrales thermiques.

Tantôt la Centrale était l'unique source de courant, tantôt une sous-station y était jointe pour la suppléer en cas d'avarie de machine.

A Crefeld-Oppum, il existait une puissante Centrale, avec une batterie de 4 chaudières de 300 mètres carrés de surface de chauffe chacune, fonctionnant en permanence à pleine charge : son chargement était entièrement automatique.

Cette Centrale renfermait 2 groupes de machines :

— 1 groupe constitué par un turbo-dynamo Brown-Boveri, développant, sous 110 volts, une puissance de 250 Kw, et 3 machines à vapeur type horizontal Pfeffer à 2 cylindres.

— 1 deuxième groupe constitué par 2 machines à vapeur, type vertical, actionnant 2 dynamos de 220 volts et 640 ampères.

Le matériel fut remis en parfait état de marche. L'appareillage était moderne et les dispositifs de sécurité ainsi que les facilités de manœuvre y avaient été multipliés.

A Ludwigshafen, les 3 Centrales fournissaient le courant nécessaire à l'outillage du port et aux voies ferrées :

La Centrale I possédait des groupes à moteurs à gaz ; elle développait, sous 230 volts, une puissance de 500 Kw, en courant continu.

La Centrale II était formée par des groupes à moteurs à gaz développant, sous 230 volts, une puissance de 180 Kw, et de 2 groupes à moteur Diesel, d'une puissance totale de 60 Kw, en courant continu.

La Centrale III possédait une turbine à vapeur de 250 Kw actionnant une dynamo développant, sous 240 volts, une puissance de 200 Kw, — 1 machine à vapeur horizontale avec dynamo donnant, sous 240 volts, 90 Kw en courant continu, — et 2 convertisseurs asynchrones de 100 Kw alimentés directement en courant triphasé, sous 3.000 volts, par la Pfalzwerk d'Hombourg.

Le matériel de ces 3 Centrales était vieilli et les installations étaient insuffisantes pour satisfaire les besoins du port et du Réseau du Chemin de Fer.

A Neuss, les Ateliers de réparation avaient une petite Centrale comprenant 2 moteurs à gaz couplés avec des dynamos débitant, sous 220 volts, une puissance de 154 Kw. La Centrale ne suffisait pas, dans la soirée, à produire le courant nécessaire ; ce qui manquait était fourni par la ville de Neuss, qui livrait l'énergie, sous une tension de 5.000 volts, à 2 groupes convertisseurs à moteurs asynchrones donnant, sous 220 volts, une puissance de 250 Kw.

A Conz, aux Ateliers, des groupes électrogènes ne servaient ordinairement qu'à démarrer un groupe moteur synchrone-dynamo, au début de la journée ; ils n'avaient de travail continu qu'en cas d'arrêt de la fourniture du courant par le Secteur.

A Kaldenkirchen, à Cochem et dans un certain nombre d'endroits, de petites Centrales donnaient le courant de force motrice et d'éclairage : ces Centrales avaient ordinairement des groupes avec moteurs à gaz ; le type en était souvent vieilli et l'appareillage de fabrication ancienne.

La plupart des Centrales du Réseau produisaient du courant continu.

f) Installations d'Ateliers.

Les Ateliers pour réparation de locomotives et de matériel roulant nécessitaient une puissance égale en continu et en alternatif. La grande souplesse de marche des machines-outils, des tours à roues en particulier, exigeait des moteurs à courant continu. Le courant alternatif était généralement réservé aux gros moteurs de commande des compresseurs, aux moteurs de commande de ponts roulants et à l'éclairage général des bâtiments et des chantiers.

Le matériel électrique des Ateliers (turbos-moteurs, commutatrices, coffrets de manœuvre, rhéostats et câbles) était exclusivement de types allemands et suisses, le plus souvent du type blindé, le câblage étant fait sous tube Bergmann ou tubes d'acier rigide.

Divers grands Ateliers étaient installés de façon moderne : grosses machines-outils actionnées par des moteurs individuels fixés sur le bâti ; petites machines groupées pour être commandées par arbre de transmission. C'était le cas, notamment, des Ateliers de Jülich, de Mülheim-Speldorf, de Nied et de Kaiserslautern. D'autres comprenaient encore de longues transmissions commandées par de gros moteurs, comme dans les Ateliers de Crefeld-Oppum, ou de Witten.

Mais, dans tous ces Ateliers, les ponts roulants, les grues, les vérins de levage, les transporteurs, etc., étaient mus exclusivement par l'électricité. On trouvait même, aux Ateliers de Nied, des installations de soudure électrique et un dispositif de chauffage électrique des bandages. Les canalisations électriques y étaient partout enterrées et blindées.

g) Installations de dépôts et de petits entretiens.

Les gares du Réseau nécessitaient une consommation considérable d'énergie électrique. Le courant était généralement livré par les Secteurs au moyen de câbles souterrains, aboutissant à un poste de transformation le plus souvent situé dans les sous-sols. De là, le courant était distribué aux divers bâtiments et au réseau extérieur d'éclairage. On trouvait fréquemment 2 circuits distincts, l'alternatif sous 220 volts et le continu

sous 440 volts, le courant continu alimentant, dans beaucoup de gares, des moteurs de monte-charges.

Ces appareils, presque tous du type Flohr, étaient actionnés par des moteurs continus de 12 HP marchant sous la tension de 440 volts.

h) Réseau aérien.

Les lignes aériennes du Chemin de Fer étaient en général supportées par des poteaux en bois. Beaucoup de ces lignes avaient un rendement médiocre ; un grand nombre d'entre elles étaient équipées avec des métaux divers, le cuivre ayant été récupéré pour les besoins de la guerre.

i) Automotrices.

1^o *Types et répartition.* — L'Administration des Chemins de Fer allemands employait un nombre assez considérable d'automotrices électriques (Triebwagen). Cet emploi d'automotrices, bien qu'assez onéreux, présentait, sur celui des locomotives, le double avantage d'une mise en marche instantanée et d'un service possible dans les 2 sens sans obligation de passer au terminus sur une plaque tournante.

Les premières automotrices utilisées par la Reichsbahn, au nombre de 5, furent mises en service en 1906 dans la Direction de Mayence.

Après des essais de types divers, où des moteurs shunts furent même employés, les Allemands mirent en circulation, en 1912, les modèles suivants :

- Type 180 kilomètres de rayon d'action (Siemens) ;
- Type 160 kilomètres de rayon d'action (Siemens) ;
- Type 130 kilomètres de rayon d'action (A.E.G.).

Ce matériel est celui que la Régie a trouvé à sa prise en main du Réseau rhénan.

Pour les 3 types, l'automotrice était généralement formée de 2 parties identiques accouplées. Chacune de ces parties comprenait une batterie d'accumulateurs de 84 éléments, un moteur de type Série, une cabine de manœuvre contenant l'appareillage de commande et des compartiments de voyageurs. Le poids de la batterie variait, suivant le type d'automotrice, entre 18 et 25 tonnes, pour une capacité de 443 à 574 AH, avec un courant de décharge normal allant de 220 à 275 ampères. Les moteurs avaient une puissance moyenne de 90 HP et engrenaient les essieux moteurs par roue dentée ; certains d'entre eux avaient leur carcasse assemblée en 2 parties, rendant ainsi les réparations et le montage du moteur plus faciles.

La voiture complète, d'un poids moyen de 80 tonnes, pouvait atteindre en charge et en palier une vitesse de 60 kilomètres à l'heure.

L'emploi de ces automotrices s'était généralisé sur les points à trafic intense du Réseau : leurs principaux points d'attache se trouvaient à Mayence, Coblenze, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Mülheim-Speldorf.

Lors de la résistance passive, la traction électrique fut très limitée à cause du mauvais état des batteries d'automotrices, ces batteries ayant en général été abandonnées par les Allemands après complet déchargement et quelquefois après avoir été sabotées.

L'emploi des automotrices, au fur et à mesure de leur mise en état, fut limité aux régions de Mayence, Crefeld et Ludwigshafen, en utilisant comme wattmen des auxiliaires, notamment des officiers russes.

A la fin de la résistance passive, la rentrée progressive des cheminots allemands permit la reprise, en d'autres points du Réseau, du service des automotrices (Worms, Oberlahnstein, etc.).

2° *Ateliers de réparation d'automotrices.* — L'Administration allemande confiait, le plus souvent, la réparation de ce matériel aux firmes privées qui l'avaient fourni.

Ces firmes se trouvant en Territoires non occupés, la Régie dut s'organiser pour faire elle-même le nécessaire ; aussi, dut-on, dès Juillet 1923, mettre en service et développer l'atelier électrique de Mayence-Kastel, qui était en cours d'aménagement à l'arrivée de la Régie.

Cet atelier possédait, dès Juin 1924, le matériel et le personnel nécessaires à la réparation des moteurs, à l'appareillage des automotrices et à l'étalonnage des appareils de mesure.

Aux Ateliers de dépôts de Mayence et d'Oberlahnstein, à l'Atelier de Ludwigshafen et à celui de Crefeld, s'effectuaient les travaux d'entretien et de remplacement des batteries d'accumulateurs.

3° *Postes de chargement des accumulateurs.* — La circulation intense des automotrices et leur faible rayon d'action avaient amené la Reichsbahn à installer, en de nombreux points, des postes de chargement des accus : Mayence, Worms, Ludwigshafen, Neustadt, Schifferstadt, Aix-la-Chapelle, Bullay, Trèves, Crefeld, Hombourg, Speldorf, etc.

Ils comprenaient, en général, un groupe moteur asynchrone près d'une voie de garage réservée aux automotrices. Pour éviter l'emploi de transformateurs, les moteurs, dans quelques postes, étaient alimentés directement sous 5.000 volts, tension élevée pour des postes ne comportant pas d'appareillage de protection suffisant.

Les dynamos, d'une puissance de 80 Kw, donnaient une tension comprise entre 470 et 100 volts, le courant débité étant en moyenne de 200 ampères. Certains postes avaient cependant une importance beaucoup plus grande, tel celui de Mayence-Gare centrale, qui contenait 2 groupes rotatifs (moteurs asynchrones à 400 volts de 100 Kw chacun). De plus, un

moteur Diesel d'une puissance équivalente y était installé ; ce moteur, d'un type ancien, actionnait une dynamo shunt et pouvait démarrer sous l'action de l'air comprimé ; ce démarrage était aidé par la dynamo alimentée en moteur au moyen du courant fourni par une batterie d'automotrice.

Le poste de charge de Worms était assez spécial, du fait qu'il recevait du courant à 5.000 volts fourni par la Société d'électricité de la ville et qu'il l'utilisait sous forme de courant continu de 430 volts, après l'avoir transformé au moyen d'une batterie de deux redresseurs à vapeur de mercure du type BBC.

4^o *Rendement et prix de revient kilométrique.* — Les automotrices, par suite de leur tonnage considérable et des soins constants que demandait l'entretien des accumulateurs, entraînaient des frais d'entretien très importants.

Le remplacement total des plaques d'accumulateurs d'une automotrice représentait alors une dépense de plus de 120.000 francs. Le prix de revient kilométrique était d'environ 9 fr. 50 c., alors que celui d'une locomotrice à vapeur T9, remorquant une rame de 6 voitures, était évalué à 6 francs.

Pour ce motif, la Régie dut beaucoup réduire l'emploi des automotrices sur son Réseau, d'autant plus que des avaries les mettaient assez fréquemment hors de service.

j) Éclairage électrique des voitures.

La Reichsbahn n'avait en service, sur le Réseau exploité par la Régie, que quelques voitures à voyageurs (environ 130), munies de l'éclairage électrique. Ces voitures appartenaient pour la plupart au réseau du Palatinat.

La question de l'éclairage électrique des voitures n'était pas encore sortie de la période des tâtonnements et des essais.

On y rencontrait les 2 modes de production du courant par accumulateurs ou par dynamos :

1^o *Éclairage par batteries d'accumulateurs.* — Ces accumulateurs étaient uniquement du type Pintsch, à batterie de 16 éléments débitant 32 volts, avec une capacité de 370 AH, sous un régime de décharge de 10 heures.

2^o *Éclairage par dynamo avec accumulateurs.* — La dynamo, fixée au châssis de la voiture, était entraînée par chaîne trapézoïdale (système Roderwald) ou par courroie s'enroulant sur poulie clavetée sur un essieu. Cette dynamo, dont la tension et le débit étaient réglés aux diverses vitesses par un commutateur spécial mécanique ou électrique, chargeait pendant

la marche de jour la batterie d'accumulateurs qui assurait l'éclairage de nuit, parallèlement avec la dynamo.

Les principaux systèmes employés étaient les suivants :

Système « Gesellschaft für Elektrische Zugbeleuchtung Berlin » par dynamos Rosemberg, régulateur avec relais et conjoncteur-disjoncteur électrique.

Système « Stone ancien » avec des dynamos fournissant, sous la tension de 24 volts, des intensités respectives de 25, 35 ou 40 ampères. La batterie était ici formée de 2 groupes distincts ; un commutateur mécanique à action centrifuge mettait alternativement l'un et l'autre en charge, un des deux n'intervenant que pour la régulation.

Systèmes « Pintsch-Grob ». La dynamo possédait 2 collecteurs donnant 35 ampères sous 24 volts. La batterie était formée de 2 groupes d'accumulateurs, dont l'un se chargeait tandis que l'autre fournissait le courant d'excitation.

Une différence de 1 volt entre la tension de la batterie et celle de la dynamo suffisait à son excitation ; les diverses manœuvres de connexion du groupe au réseau de lampes étaient réalisées par un commutateur centrifuge.

Système « Brown-Boveri », à dynamo, débitant 25 ampères sous 24 volts. La batterie n'avait qu'un groupe d'accumulateurs ; le régulateur était électrique ; son principe était un secteur circulaire dont les déplacements, commandés par un courant dérivé du courant principal, entraînaient la mise en jeu des résistances d'un rhéostat d'excitation.

La Reichsbahn n'avait aucun poste de charge important, pour la recharge des accumulateurs des voitures munies d'éclairage électrique, dans le Réseau exploité par la Régie. Le dépôt d'Oberlahnstein, les Ateliers de la gare de Ludwigshafen, pouvaient, cependant, être utilisés pour le chargement des accumulateurs. L'atelier de Ludwigshafen possédait une installation assez complète avec banc d'essai pour dynamos Stone ; cet atelier fut chargé de l'entretien de toutes les voitures à éclairage électrique circulant sur le Réseau de la Régie.

k) Contrats pour la fourniture d'énergie électrique.

A la prise de possession du Réseau Rhénan-Westphalien par la Régie, aucun contrat pour fourniture d'énergie électrique ne put être découvert dans les archives laissées par les Allemands. La plupart des fournisseurs de courant mirent beaucoup de mauvaise volonté pour en donner des copies. On ne put, d'ailleurs, les obtenir que partiellement et très tardivement.

N'ayant aucune garantie sur l'exactitude de ces copies, on se contenta de régler les fournitures par acomptes, jusqu'à ce que de nouveaux contrats fussent élaborés avec les fournisseurs.

Les délégués des principales firmes représentant les Secteurs fournissant le courant à la Régie furent convoqués. Des pourparlers, longs et laborieux, aboutirent, finalement, à l'élaboration d'un contrat général dont certaines clauses devaient être modifiées, le cas échéant, suivant des circonstances locales.

Des contrats particuliers avec les Secteurs représentés par ces firmes, et rentrant dans le cadre du contrat général sus-indiqué, devaient être élaborés pour le détail et les conditions de prix de la fourniture d'énergie.

Quelques-uns ont été passés ; mais le temps manquant pour généraliser cette manière de faire, des conventions mentionnant seulement les conditions de prix furent établies, d'accord avec les Secteurs, de façon à pouvoir effectuer rapidement le règlement définitif de la fourniture d'énergie consommée par la Régie, jusqu'au jour de son transfert à la nouvelle Société des Chemins de fer allemands.

CHAPITRE V

USINES A GAZ D'HUILE ET DE HOUILLE DE LUDWIGSHAFEN

Une usine à gaz d'huile et une usine à gaz de houille existaient dans l'enceinte des Ateliers de Ludwigshafen. La Reichsbahn avait cependant décidé, en principe, d'abandonner l'exploitation de la plupart des usines à gaz d'huile existant sur son Réseau, en assurant complètement l'éclairage des voitures au moyen de gaz ordinaire comprimé.

A l'automne 1923, la Régie entra en pourparlers avec l'usine à gaz de la ville, dans le but de s'assurer les fournitures de gaz nécessaires et de supprimer définitivement les deux usines précitées ; mais, en raison, d'une part, du prix élevé du mètre cube de gaz de la ville, et, d'autre part, de ce que le gaz de houille donnait d'assez mauvais résultats dans les appareils d'éclairage des voitures du Palatinat, on dut renoncer à ce projet et décider de remettre en service les 2 usines en question.

L'Usine à gaz de houille comprenait 7 batteries de cornues de 8 unités chacune, une installation d'épuration du gaz et 2 gazomètres, l'un de 6.000 mètres cubes et l'autre de 2.000 mètres cubes. La production journalière de l'usine, entièrement en état, pouvait atteindre 10.000 mètres cubes. On pouvait traiter 35 tonnes de combustible par jour. Les sous-produits étaient vendus à l'Industrie Privée, le coke était utilisé pour les besoins de l'usine et des établissements du Réseau.

Le rendement de l'usine à gaz de houille n'a cessé de s'accroître au cours de l'année 1924 et le prix de revient du mètre cube de gaz ainsi produit, compte tenu de la vente des sous-produits, s'est abaissé de 0 fr. 716 en Janvier à 0 fr. 407 en Août. Les dépenses de combustible ont passé de 0 fr. 66 c. par mètre cube, en Janvier, à 0 fr. 44 c. par mètre cube, en Mai ; celles du personnel correspondantes, de 0 fr. 268, en Janvier, à 0 fr. 184, en Mai.

Le prix du gaz fourni par l'usine à gaz de la ville de Ludwigshafen était, pendant ce temps, de 0 fr. 55 c. le mètre cube.

L'Usine à gaz d'huile fabriquait du gaz d'huile provenant du traitement du mazout. Elle comprenait 4 batteries de 4 cornues et 2 batteries de 2 cornues, un gazomètre de 1.000 mètres cubes et une installation d'épuration du gaz. En période normale, la production journalière pouvait atteindre 800 mètres cubes, en traitant 1.800 kilogrammes de mazout de bonne qualité.

L'usine à gaz d'huile était en très mauvais état, lors de la prise de pos-

session par la Régie, et demandait à être rajeunie de fond en comble. Les Ateliers de Ludwigshafen furent chargés de ce travail de réfection.

L'usine, d'abord remise en état partiellement et à titre provisoire, faute de matériaux spéciaux nécessaires (cornues, matières réfractaires), ne put résister longtemps aux gros efforts qu'on lui demandait et, bientôt, il n'y avait plus que 2 batteries en service sur 6. Les matériaux de reconstruction nécessaires étant arrivés fin Août 1924, la réfection complète a pu alors être entreprise ; elle fut d'ailleurs réalisée rapidement.

En raison de ces alternatives, le prix de revient du mètre cube est passé provisoirement de 3 fr. 09 c. en Mai à 3 fr. 83 c. en Août 1924. L'ancien prix était rétabli après les réparations utiles effectuées.

TITRE III

SERVICE DE LA TRACTION

CHAPITRE I

ORGANISATION GÉNÉRALE DU SERVICE DE LA TRACTION

A. - SERVICE CENTRAL DE LA TRACTION

Le cadre prévu, à l'origine, pour le Service Central de la Traction, comportait un effectif de 40 agents. Les difficultés du recrutement furent telles qu'à la fin de la résistance passive ce Service ne se composait encore que de 8 ingénieurs, techniciens et employés. Au 31 Décembre, l'effectif atteignait 10 agents.

Au moyen du recrutement direct parmi les militaires libérés du service, les retraités des Réseaux français et les employés de l'Industrie Privée, on put augmenter successivement le nombre des agents du Service Central jusqu'au maximum de 26, dont 5 ingénieurs en chef et ingénieurs.

Les questions suivies par le Service Central de la Traction furent réparties entre 3 bureaux, dont les attributions étaient les suivantes :

Premier Bureau. — Études d'améliorations des dépôts. Modifications de voies, ponts, plaques, grues de chargement, prises d'eau. Essais. Modifications et applications concernant les locomotives.

Instruction des incidents de toute nature. Questions de discipline concernant le personnel des dépôts. Effectifs des manœuvres. Cadres des dépôts. Avancement des mécaniciens et chauffeurs. Gratifications diverses du personnel Traction. Questions administratives diverses du Service Traction (délégués, changements de résidence, réclamations, etc.).

Deuxième Bureau. — Roulements. Répartition des charges de Traction entre la Régie et les réseaux voisins (Reichsbahn, Sarre, Alsace et Lorraine, État Belge, Chemins de Fer Néerlandais).

Questions militaires. Répartition, mutations et utilisation des machines et des équipes. Consommation de combustibles et d'huiles. Freinage. Vitesses. Charges. Parcours. Location de machines et de grues. Graphiques divers. Wagons de secours et grues de relevage. Chasse-Neige. Kesselwagen.

Troisième Bureau. — Petit et gros outillage des dépôts. Force motrice des dépôts. Outillage des machines. Effectifs ouvriers et cadres. Rendement

des Ateliers et dépôts, et questions s'y rapportant. Approvisionnements des dépôts en pièces de rechange. Réparations de machines dans les dépôts. Parcours entre levages. Programmes d'entrées aux Ateliers. Correspondance avec le Service du Matériel. Dossiers des machines, tenders et chaudières.

Au début, les Directions régionales organisèrent leurs dépôts et leurs roulements de personnel de machines suivant l'importance de leur trafic et d'après les règles en vigueur dans le réseau d'origine du personnel dirigeant.

La première tâche qui incombait au Service Central fut de codifier et d'uniformiser les méthodes à suivre, désormais, sur l'ensemble du Réseau de la Régie, de répartir l'effectif des locomotives d'après les moyens de garage des dépôts, l'importance des remorques mises à la charge de chacun d'eux, le profil des lignes à parcourir, les types de locomotives, les variations du trafic, etc.

Des instructions concises, claires, bilingues, furent envoyées successivement par le Service de Traction aux Services régionaux pour régler les détails de l'organisation poursuivie en liaison étroite avec le Service du Matériel.

B. - SERVICES RÉGIONAUX

Dans chacune des 6 Directions régionales fonctionnait un Service de Traction dirigé par un Chef de Service dépendant du Président de Direction.

Les Services régionaux de Traction étaient constitués primitivement par des éléments des Sections de C.F.C., renforcés plus tard par des agents des Réseaux et par des agents recrutés directement. Leur importance en effectifs, réglée selon les circonstances, était fort variable.

En général, chaque Service régional comportait 4 sections, dont 2 affectées aux services extérieurs, les 2 autres aux travaux sédentaires :

1^o une section des dépôts et de route, avec inspecteurs et chefs mécaniciens ;

2^o une section pour les installations électriques des dépôts, la vérification des chaudières et des locomotives, l'alimentation en eau, etc. ;

3^o une section administrative, chargée des questions de personnel et de la comptabilité ;

4^o une section technique, qui s'occupait des incidents de traction, des statistiques, des inventaires, de la comptabilité des approvisionnements, des effectifs de machines, de la surveillance des consommations, etc.

C. - SERVICE DES DÉPÔTS

La Régie disposait de 103 dépôts de locomotives :

- 21 dépôts de 1 à 10 machines ;
- 14 dépôts de 11 à 20 machines ;
- 19 dépôts de 21 à 40 machines ;
- 38 dépôts de 41 à 80 machines ;
- 11 dépôts au-dessus de 80 machines.

La direction des dépôts fut uniquement française ou belge pendant la résistance passive. Peu après la reprise de service par le personnel allemand, on organisa les dépôts suivant l'une ou l'autre des 2 formules ci-après :

1° Sur les petites lignes et dans tous les postes qui n'avaient pas été occupés par des Français ou des Belges, on remit en place l'ancienne organisation allemande avec ses dirigeants, ses équipes et ses ouvriers, avec un contrôle de quelques agents français ou belges (type Herzogenrath).

2° Au contraire, dans les dépôts très importants, notamment sur les grandes lignes, il fut créé 2 sections dans chaque dépôt, l'une française ou belge et l'autre allemande, installées côte à côte, et dirigées par un chef de dépôt français ou belge, assisté de sous-chefs, l'un français ou belge, l'autre allemand, desservant respectivement chacune des deux sections (type Landau).

Pour permettre au Service Central de la Traction d'être renseigné au jour le jour :

- sur le trafic assuré,
- sur la situation du personnel,
- sur la situation du matériel,

chaque dépôt lui adressait une « situation journalière » détaillée, par l'intermédiaire du Service régional, qui devait en contrôler l'exactitude.

CHAPITRE II

PERSONNEL

A. - EFFECTIFS

Lors de la prise de service de la Régie, le 19 Mars 1923, le Service de la Traction disposait d'environ 2.400 agents permettant de mettre en ligne :

523 équipes françaises,

125 équipes belges,

soit 648 équipes au total.

Le nombre des ouvriers était seulement de 390 ; celui des manœuvres de 524 ; 190 agents gradés français ou belges devaient assurer la direction des services et des dépôts.

B. - ÉQUIPES DE MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS

Après les relèves des agents de Réseaux effectuées en Mai 1923, le nombre des équipes de conduite de trains atteignit 1.025, puis augmenta peu à peu au cours de l'année pour atteindre au 17 Octobre, à la fin de la résistance passive, le nombre de 1.264.

Cette augmentation du nombre d'équipes fut réalisée grâce, d'une part, à l'embauchage de mécaniciens allemands et auxiliaires russes, et, d'autre part, à l'attribution d'autorisations de conduite sur la ligne ou dans les manœuvres de gare accordées, après examen, aux chauffeurs susceptibles d'assurer ce service.

Le tableau ci-dessous fait ressortir l'effort qu'il a fallu soutenir pour parfaire l'instruction du personnel, en vue de la délivrance de ces autorisations.

PENDANT LES MOIS DE	AUTORISATIONS DONNÉES DE CONDUIRE			
	les AUTO- MOTRICES	dans les MANŒUVRES de gare	sur la LIGNE	TOTAUX
1923 Mars	»	»	»	»
— Avril.....	»	»	»	»
— Mai	8	»	»	8
— Juin.....	»	3	30	33
— Juillet	2	3	15	20
— Août	3	9	35	47
— Septembre	»	3	20	23
— Octobre.....	»	8	45	53
— Novembre.....	»	9	5	14
— Décembre	»	8	6	14
	13 (1)	43	156	212

(1) Tous officiers russes (de lieutenant à colonel).

La résistance passive terminée, la reprise de service des mécaniciens et chauffeurs allemands permit d'atteindre le chiffre de 4.102 équipes au 1^{er} Janvier 1924.

Les graphiques qui furent établis pour représenter la variation respective du nombre des équipes et des parcours montrent que, dès le mois d'Août 1923, la courbe des parcours est passée au-dessus de celle des équipes, dénotant ainsi une augmentation appréciable du rendement. Ce n'est que vers le 1^{er} Novembre 1923, après la fin de la résistance passive, que la courbe des parcours repassa au-dessous de celle des équipes ; l'embauchage des Allemands avait, en effet, été poussé volontairement au delà de ce qui était utile, dans le but de mettre en place ce personnel assez tôt pour que les moyens de traction fussent toujours en avance sur les besoins réels et ne retardassent pas la reprise du trafic.

Il est à noter que le rendement kilométrique par mécanicien et élève-mécanicien à l'effectif fut contrarié par le détournement Düsseldorf-Neuss-Euskirchen-Bonn, dont la partie Düren-Bonn, à voie unique surchargée de trafic, occasionnait des perturbations dans l'emploi des équipes. Cette situation obligeait, en effet, le Service de la Traction à multiplier les relais à Neuss, Euskirchen et Bonn, au grand détriment de la bonne utilisation des machines et du personnel.

C. - MANŒUVRES

De 524, au début de la Régie, le nombre des manœuvres passa successivement à :

- 745 au 1^{er} Juillet 1923,
- 877 au 1^{er} Septembre,
- 982 au 1^{er} Octobre,
- 2.181 au 1^{er} Novembre,
- 5.086 au 1^{er} Janvier 1924,
- 5.543 au 1^{er} Mars,
- 5.710 au 1^{er} Juin,

pour descendre ensuite à :

- 5.539 au 1^{er} Juillet,
- 5.447 au 1^{er} Août.

L'utilisation moyenne journalière du personnel manœuvres, aux 100 kilomètres de parcours, descendit progressivement, au fur et à mesure que l'organisation des services s'améliora.

De 2,9 manœuvres aux 100 kilomètres, au 1^{er} Janvier 1924, cette moyenne tomba à 2,2 au 1^{er} Avril et à 2,0 au 1^{er} Août.

D. - OUVRIERS

Le nombre d'ouvriers est passé de 390 au 1^{er} Mars 1923, à 671 au 1^{er} Juillet, 2.741 au 1^{er} Novembre, et 5.125 au 1^{er} Janvier 1924, date à partir de laquelle l'effectif garda une importance à peu près constante (5.191 au 1^{er} Août).

L'utilisation moyenne journalière aux 100 kilomètres de parcours fut sensiblement la même que celle des manœuvres. De 2,9 au 1^{er} Janvier 1924, cette moyenne baissa à 2,1 au 1^{er} Avril, et à 1,9 au 1^{er} Août.

Pour permettre aux Directions régionales de suivre de près la question de l'utilisation du personnel ouvriers et manœuvres et pour les stimuler, le Service Central de la Traction leur adressait mensuellement un tableau donnant, pour chacune d'elles, par dépôt, le nombre de kilomètres parcourus dans le mois et l'utilisation aux 100 kilomètres du personnel ouvriers et du personnel manœuvres.

Des explications devaient être fournies au Service Central pour les dépôts dont l'utilisation laissait à désirer.

CHAPITRE III

MATÉRIEL LOCOMOTIVES

A. - EFFECTIFS

Le nombre des locomotives dont la Régie a pu disposer a varié au fur et à mesure de la prise en charge des lignes, des dépôts et des Ateliers situés en Territoires Occupés.

Cet effectif, qui était au début de 2.639, s'est élevé progressivement jusqu'à 4.299 au 20 Juillet 1924.

Le tableau ci-après indique ce que furent, au 1^{er} de chaque mois, la consistance de cet effectif total, le nombre des locomotives en bon état et par conséquent disponibles, le nombre des locomotives en réparation ou en attente de réparation (petites et grandes réparations des dépôts

Effectif des locomotives en service, en bon état et en réparation.

MOIS	LOCOMOTIVES				OBSERVATIONS
	EFFECTIF total	EN BON état	EN RÉPARATION		
			Nombre total	dans les dépôts seulement	
1923 Avril.....	2.639	1.615	1.024	390	
— Mai	2.675	1.506	1.169	470	
— Juin.....	3.282	1.556	1.726	469	
— Juillet	3.429	1.607	1.822	625	
— Août	3.499	1.708	1.791	487	
— Septembre	3.612	1.859	1.753	361	
— Octobre.....	3.676	2.007	1.669	384	
— Novembre.....	3.757	2.077	1.680	417	
— Décembre	3.860	2.230	1.630	346	
1924 Janvier	3.860	2.320	1.540	379	
— Février	3.872	2.436	1.426	302	
— Mars	3.893	2.609	1.284	276	
— Avril.....	4.103	2.776	1.327	210	
— Mai	4.115	2.867	1.248	233	
— Juin.....	4.125	2.877	1.248	233	
— Juillet	4.125	2.932	1.193	200	
— Août	4.299	3.116	1.183	211	

et des ateliers) et, enfin, le nombre des locomotives en petites réparations dans les dépôts.

L'accroissement subit du nombre des locomotives à l'effectif et, en même temps, du nombre des locomotives immobilisées entre le 1^{er} Mai et le 1^{er} Juillet 1923, résulta de la prise en charge de plusieurs Ateliers de réparations abandonnés jusqu'à ce moment, dans lesquels la plupart des locomotives qui s'y trouvaient étaient indisponibles.

L'augmentation des effectifs, dans les premiers mois de 1924, fut la conséquence de la livraison de locomotives à la Régie par le Reich, conformément aux Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923.

De Juillet à Août 1924, on constata une augmentation de 4.125 à 4.299 machines, tenant, d'une part, à ce que le Reich reprit la livraison des locomotives interrompue en Avril, et, d'autre part, à ce qu'un inventaire particulièrement serré de l'effectif machines de la Régie, effectué le 20 Juillet 1924, permit de découvrir que certaines unités avaient échappé aux premiers inventaires, par suite de l'existence de machines de même série, ayant le même numéro, mais appartenant à des Directions différentes.

Les locomotives allemandes étaient, en effet, désignées de différentes façons, suivant qu'elles appartenaient à l'État Prussien, à l'État Badois ou au Palatinat.

Les locomotives de l'État Prussien avaient, comme on l'a vu précédemment, leur numéro précédé d'une lettre avec indices :

S (Schnellzüge) pour les locomotives des trains express.

P (Personenzüge) pour les locomotives des trains de voyageurs.

G (Güterzüge) pour les locomotives des trains de marchandises.

T pour les locomotives-tenders.

Les indices désignaient des sous-séries.

De plus, chaque locomotive possédait une Direction régionale d'immatriculation, chaque Direction ayant son numérotage spécial.

On pouvait donc avoir, dans un même dépôt, plusieurs locomotives de même numéro, mais de Directions différentes.

Exemple :

G.8. — 4904 Altona,

G.8. — 4904 Halle,

G.8. — 4904 Cologne.

Il résulte, de ce qui précède, que les locomotives du parc de la Régie ne faisaient pas l'objet d'un numérotage continu unique.

La Régie disposait, au 20 Juillet 1924, de :

207 locomotives d'express	S
522 locomotives de trains de voyageurs.....	P
2.388 locomotives de trains de marchandises	G
1.182 locomotives-tenders (voyageurs, marchandises et manœuvres)	T

se répartissant de la manière suivante, par Direction régionale :

DIRECTIONS	NOMBRE	
	DE MACHINES	DE DÉPÔTS
Aix-la-Chapelle.....	637	15
Düren.....	651	18
Essen	1.365	28
Ludwigshafen	485	6
Mayence	565	18
Trèves	502	18
	4.205	103
Machines en attente de vente ou de démolition	94	
TOTAL	4.299	

B. - CHARGES - PROFILS DES LIGNES

Pour permettre aux gares et aux dépôts de connaître les charges que pouvait remorquer chaque type de locomotives sur une section donnée, à une vitesse déterminée, on publia d'abord une instruction relative aux charges brutes, en tonnes, des diverses séries de locomotives, et aux limites de puissance des machines au démarrage. Cette instruction fut complétée par une deuxième, donnant, pour l'application des charges, le classement par catégorie, d'après le profit réel ou fictif, des diverses lignes en exploitation.

C. - FICHES SIGNALÉTIQUES

Pour chaque locomotive, il était tenu au Service Central une fiche signalétique, sur laquelle on indiquait :

1° l'identification exacte de la machine et du tender (Série, Numéro, Direction propriétaire, Numéro de la chaudière), l'existence ou non d'un « Betriebs Buch » de la Reichsbahn ;

2° les cantonnements successifs et les dates de mutation ;

3° succinctement, les réparations effectuées, épreuves de chaudières, applications ou modifications, etc.

D. - ENTRETIEN DES MACHINES

Il ne sera question ici que des réparations effectuées dans les dépôts, l'activité des Grands Ateliers ayant été examinée sous le titre II (Service du Matériel).

Le nombre d'ouvriers dont disposaient les dépôts, au début de la Régie, ne permettait pas d'assurer les réparations périodiques qui, d'ailleurs, sous le régime allemand, étaient confiées aux Ateliers ; de plus, l'effectif des locomotives disponibles était au début bien supérieur aux besoins. L'entretien des machines fut donc, tout d'abord, limité aux réparations courantes de peu d'importance.

Peu à peu, les parcours augmentant et le personnel ouvrier s'accroissant par les embauchages et les renforts venus des Réseaux français et belges, il fut possible, à partir de Juin 1923, pour pallier le défaut de rendement des Ateliers, dont l'organisation, par manque d'ouvriers qualifiés, était encore rudimentaire, de constituer des équipes de levage dans quelques dépôts possédant l'outillage convenable.

Le nombre mensuel des levages effectués dans les dépôts, qui était seulement de 4 en Juin 1923, atteignit 45 en Août 1924.

On doit ajouter que ce chiffre aurait pu être largement dépassé, si le besoin s'en était fait sentir. C'était une ressource précieuse que s'était créée la Régie.

Les dépôts ci-dessous avaient été équipés pour effectuer les levages :

Bischofsheim,	Kastel,
Oberlahnstein,	Derendorf,
Wedau,	Oberhausen,
Osterfeld-Süd,	Wanne,
Recklinghausen,	Dortmund,
Langendreer,	Essen,
Karthaus,	Cochem,
Ehrang,	Mayence,
Bonn,	Coblence-Lützel,
Coblence-Moselle,	Euskirchen,
Neuss,	Troisdorf,
Ludwigshafen,	Kaiserslautern,
Aix-Central,	Cleves,
Kempen,	Crefeld Hbf,
München-Gladbach,	Hohenbudberg.

E. - PARCOURS ENTRE DEUX LEVAGES OU ENTRE DEUX VISITES

Pour permettre au Service Central d'être renseigné exactement sur la situation de chaque machine, au point de vue des kilomètres parcourus, depuis la dernière réparation, chaque dépôt lui adressait, le 5 de chaque mois, un état, arrêté au 1^{er} du mois, pour toutes les machines ayant effectué un parcours quelconque au compte de ce dépôt.

On devait indiquer, sur cet état, les mutations de machines, les locomotives affectées aux levages, compresseurs, usages divers, celles remisées ou garées, celles en réparation.

Les levages (R.P.T.) et les visites des pistons et tiroirs (P.T.) effectués dans chaque mois considéré, par les dépôts et les Ateliers, étaient groupés par séries de machines ayant le même parcours limite, afin de connaître les parcours théoriquement amortis.

Des tableaux (un par Direction régionale et un récapitulatif pour le Réseau) étaient dressés à l'aide de ces renseignements pour suivre, chaque mois, la situation des parcours amortis, comparativement à ceux réellement effectués.

F. - ÉPREUVES DES CHAUDIÈRES

Après chaque épreuve réglementaire de chaudière, un procès-verbal était établi et transmis au Service Central de la Traction, qui relevait tous les renseignements nécessaires sur un registre spécial permettant de suivre le retard ou l'avance sur le programme prévu.

G. - MUTATIONS

Les machines ne pouvant être réparées par les dépôts faisaient l'objet, de la part des dépôts d'attache, d'une proposition individuelle d'entrée aux Ateliers, établie dès que l'état ou le parcours d'une machine le nécessitait. Cette proposition, adressée au Service Central Traction, motivait un ordre de mutation pour l'envoi de la machine à un Atelier désigné pour la réparation. Inversement, toute machine sortant d'un Atelier après réparation, recevait du Service Central Traction une affectation nouvelle et un ordre de mutation était établi en conséquence. Après exécution, les ordres de mutations de machines devaient faire retour au Service Central Traction.

H. - LAVAGE DES MACHINES

Les dépôts devaient tenir à jour un registre des lavages, où les machines étaient groupées par série, avec indication du parcours effectué entre deux lavages.

Pour chaque machine il était pris attachement des parcours journaliers effectués, et des parcours totalisés depuis le dernier lavage.

I. - DÉTRESSES ET INCIDENTS DE ROUTE

Ce n'est qu'à partir de la fin de 1923, qu'on put recueillir régulièrement des renseignements statistiques précis sur les incidents de route, dus à des avaries de machines.

Mensuellement, chaque Direction régionale devait dresser des relevés des détresses survenues. On a pu constater que, de Janvier à Mai 1924, la courbe des détresses a décliné d'une façon continue pour atteindre la valeur de 1,44 par 100.000 kilomètres de parcours pour ce dernier mois. Un léger redressement s'est produit en Juin, suivi aussitôt d'une nouvelle baisse appréciable en Juillet.

L'examen des relevés précités a fait ressortir les principales causes des détresses :

Foyer. — Avaries à la tubulure : 98 incidents.

D'une façon générale, les avaries étaient imputables au mauvais état de la tubulure. Les Allemands avaient abandonné un nombre important de locomotives avec des foyers laissant fort à désirer, principalement les foyers en acier. Le remplacement des tubes a demandé un temps assez long, et ce n'est que progressivement qu'on put réduire le nombre des incidents. A titre d'indication, on enregistra 21 incidents en Janvier 1924, contre 8 seulement en Juin.

Roulements. — Chauffage de boîtes à huile : 50 incidents.

Organes moteurs. — Chauffage de bielles : 110 incidents.

Le nombre important de détresses pour chauffage, soit de boîtes à huile, soit de coussinets de bielle motrice ou d'accouplement, tenait au mauvais vouloir des mécaniciens allemands, qui refusaient de graisser eux-mêmes leur machine, ce soin ne leur incombant pas du temps de la Reichsbahn.

Malgré de nombreuses réclamations reçues, la Régie a toujours maintenu son ordre, d'après lequel les mécaniciens allemands devaient fournir un travail analogue à celui des agents français et belges, et n'a jamais admis le retour aux errements de l'organisation allemande à ce sujet. Les mécaniciens allemands durent, à la longue, s'incliner.

J. - ESSAIS DE COMBUSTIBLES

Les combustibles livrés au Service de la Traction étaient, en général, de bonne qualité. Leur teneur moyenne en cendres ne dépassait pas 6 % et leur pourcentage de matières volatiles variait entre 16 % (charbon demi-gras de la Ruhr) et 34 % (flambant B de la Sarre). Ils constituaient donc, dans leur ensemble, des combustibles excellents pour le service des Chemins de Fer. Il y a d'ailleurs lieu d'observer que l'administration allemande n'utilisait que de bons charbons, ce qui expliquait l'absence de

grille mobile que l'on a constatée sur le plus grand nombre des locomotives en service.

Les combustibles fournis provenaient soit des mines domaniales de la Sarre, soit des divers puits de la Ruhr. Le bassin d'Eschweiler a également, en grande partie, approvisionné la Direction d'Aix-la-Chapelle.

Les mines de la Sarre ont fourni des criblés dénommés « gras A et B », « flambants A et B ». Ces charbons, à très forte teneur en matières volatiles (34 à 38 %), ont une puissance calorifique variant entre 7.500 et 8.800 calories ; leurs cendres sont peu fusibles (degré de fusibilité 1.200 à 1.300°). Ils auraient parfaitement convenu pour la chauffe des locomotives, si leur consommation importante par 100 tonnes kilométriques et leur prix n'avaient pas constitué un obstacle sérieux à l'extension de leur emploi.

Les charbons de la Ruhr, utilisés pour le service des Chemins de Fer, se classent, selon leur aspect extérieur, dans les catégories ci-après :

Fines ;

Fettförder (tout-venant à 25 % de gros) ;

Fettbestmeliert (tout-venant à 50 % de gros) ;

Fettstück ou criblé ;

Briquettes.

Ces combustibles sont de bonne qualité et entrent dans la catégorie des charbons gras et demi-gras. Au point de vue de leur utilisation, ils furent délivrés aux machines d'après la nature des trains remorqués et les sections parcourues.

L'accroissement continu de la consommation journalière fit examiner s'il ne serait pas possible d'utiliser plus largement les menus. Leur emploi plus intense pouvait permettre de réaliser des économies considérables et, a priori, il paraissait possible d'obtenir avec eux des résultats satisfaisants dans la traction des trains. Des essais méthodiques furent entrepris dans ce sens à l'aide des fines lavées des mines de Diergardt (Ruhr), mélangées avec des Fettbestmeliert. Chaque mélange fit l'objet d'un certain nombre d'accompagnements et donna lieu à l'établissement de graphiques, mentionnant les résultats obtenus.

Les essais permirent de déterminer les compositions des mélanges à délivrer aux machines, suivant la nature des trains à remorquer :

NATURE DES TRAINS	Proportions des charbons à délivrer	
	Fines de Diergardt	Criblés (Sarre et Ruhr) ou briquettes
Trains express et machines à crémail- lère	60 %	40 %
Voyageurs, omnibus et marchandises.	75 %	25 %
Manœuvres	80 %	20 %

Il est à noter que les criblés et les briquettes pouvaient être remplacés par des Fettbestmeliert ou des Fettförder, en tenant compte de ce que les premiers contiennent 50 % de gros et les seconds 25 %.

Si on considère que le mélange Diergardt-Criblés Ruhr revenait à environ 70 francs la tonne pris à la mine, alors que le Fettstück coûtait dans les mêmes conditions 100 francs la tonne, on conçoit les économies considérables que son emploi généralisé aurait permis d'obtenir sur le chapitre des combustibles, si la Régie avait continué son exploitation, les essais dont il est question ci-dessus venant d'aboutir à des conclusions précises au moment où la Reichsbahn reprit le Réseau Rhéno-Westphalien.

K. - AMÉLIORATIONS APPORTÉES PAR LA RÉGIE

Application de plombs fusibles : En raison des obligations de première urgence auxquelles elle avait tout d'abord à faire face, la Régie n'a pas eu le temps de créer, comme dans les Réseaux français, un Service spécial chargé d'étudier les modifications à apporter au matériel roulant. Il fallut se borner, tout d'abord, à utiliser ce matériel au mieux, tel qu'il existait, et à l'entretenir convenablement en vue de la continuité du service sans incidents et sans à-coups.

Cependant, quelques avaries de foyer provoquées par des insuffisances d'alimentation, dues surtout à l'inexpérience professionnelle de jeunes mécaniciens, conduisirent à appliquer aux foyers de toutes les locomotives, comme on l'a vu plus haut, des plombs fusibles de sûreté, ainsi que cela existe sur tous les Réseaux français. Le type de plombs adopté était celui en usage sur le Réseau P.-L.-M.

Deux plombs furent placés à chaque ciel de foyer, dans l'axe de la chaudière, un vers l'avant et l'autre vers l'arrière. Ce travail, entrepris à la fois par les dépôts et les Ateliers, a été rapidement conduit et a permis, par la suite, de limiter à des avaries peu importantes les conséquences des insuffisances d'alimentation.

Marquage des locomotives : Pour faciliter le travail de classement des machines dans les rotondes et sur les voies de dépôt, et dans le but d'identifier rapidement chaque machine, les renseignements relatifs aux type, numéro et dépôt d'attache de chaque locomotive, furent reproduits d'une manière très apparente, sur les traverses avant, en lettres blanches sur fond rouge. Cette mesure fut très appréciée par les agents de l'Exploitation : dans les gares à fort trafic, elle se traduit par une notable économie de temps pour les agents de mouvement.

CHAPITRE IV

INSTALLATIONS DE DÉPÔTS

Les dépôts de la Régie étaient très différents, tant au point de vue de leur disposition d'ensemble, que des moyens d'action dont ils étaient pourvus. D'une façon générale, les établissements de construction récente étaient largement conçus et permettaient de faire face aux exigences d'un trafic intense. Par leur ampleur, certaines installations étaient même disproportionnées avec leur destination.

Par contre, les dépôts de construction ancienne laissaient fort à désirer et comportaient des agrandissements successifs, faits au hasard de la place disponible et sans méthode.

Le service fut singulièrement compliqué par ces installations défectueuses, surtout lorsque le détournement de certains courants de transports conduisit à utiliser davantage des établissements déjà insuffisants pour le trafic normal auquel ils devaient faire face.

Il y a lieu de remarquer, d'ailleurs, que les dépôts n'offraient qu'un nombre très limité de places de remisage. Ceci tenait à ce que les Allemands, recourant très largement à la banalité (double et même triple équipe), les stationnements des machines dans les dépôts étaient ainsi réduits au strict minimum.

Le régime français dérivant d'une autre conception et étant basé sur le principe de la titularisation des locomotives, on éprouva, de ce fait, certaines difficultés.

Il est intéressant d'examiner les différentes dispositions d'ensemble des dépôts que la Régie eut à utiliser, ainsi que les moyens d'action spéciaux qu'ils possédaient.

A. - REMISAGE, TOURNAGE ET TRANSBORDEMENT

Remisage. — Les types les plus fréquents des remises étaient : la remise annulaire et la remise rectangulaire.

Les dépôts étant presque tous construits en longueur, on ne trouvait que très peu de rotondes.

Tournage. — Les ponts tournants en service ne dépassaient pas 21 mètres ; ils suffisaient pour les machines présentant le plus grand empattement (machines S/10 de 17 m. 470). Ces ponts, à peu d'exceptions près, étaient mus électriquement et possédaient un treuil à manivelle comme moyen de secours.

Dans certaines gares comportant un trafic intense de trains de banlieue, il existait des ponts spéciaux pour le virage des machines, afin d'éviter les multiples mouvements qu'aurait entraînés leur rentrée au dépôt à chaque navette. Pareille installation se trouvait, en particulier, en gare de Düsseldorf Hbf.

Transbordement. — Le classement des machines dans les remises rectangulaires se faisait par des ponts transbordeurs, de longueurs et de types différents, mus électriquement, en général, et possédant aussi un cabestan avec poulie de renvoi, pour permettre le déplacement des machines froides.

B. - RÉPARATION DES MACHINES

En général, les locaux affectés à la réparation des machines étaient peu développés, conséquence de ce que, dans l'organisation allemande, les réparations effectuées dans les dépôts étaient limitées aux réparations courantes de peu d'importance.

Les établissements étaient cependant bien pourvus de machines-outils et d'outillages divers, et l'on put, sans grosses difficultés, étendre très largement le rôle des dépôts au point de vue de la réparation des machines. Néanmoins, pour les levages périodiques, on dut, en certains points, installer des jeux de vérins ; tel fut, notamment, le cas pour le dépôt de Junkerath.

Comme installations spéciales et dignes d'être notées, il y a lieu de signaler les nombreuses fosses coupées pour la visite des essieux des machines ; ces fosses, qui intéressaient au minimum 3 voies, étaient munies de vérins à commande électrique ou hydraulique.

C. - LAVAGE DES MACHINES

Les installations pour lavage et remplissage à l'eau chaude étaient très répandues. Certaines, comme celle du dépôt de Mayence Hbf., comprenaient un groupe centrifuge électrique sur le tuyau de refoulement duquel était branchée une prise de vapeur provenant d'une machine fixe ; l'eau était ainsi refoulée à une température d'environ 80 degrés. Plus couramment, les installations comportaient une conduite générale fournissant la vapeur nécessaire pour le fonctionnement d'éjecteurs placés dans les entrevoies. Ce dispositif présentait l'avantage de permettre les lavages et les remplissages sur l'une quelconque des fosses de la remise.

Seul, le seul dépôt de Wedau possédait une installation consistant à recevoir, dans une fosse spéciale, les eaux de vidange des chaudières et à les utiliser, ensuite, pour les lavages, en les refoulant à l'aide d'une pompe centrifuge électrique.

D. - CHARGEMENT DES COMBUSTIBLES

Les installations en service étaient très diverses. Elles pouvaient toutefois se ranger dans l'une des catégories ci-après :

1^o *Chargement au panier.* — Système utilisé dans les postes de peu d'importance.

2^o *Chargement par la gravité.* — Le quai de chargement surplombant la voie d'entrée, les wagons de combustibles y étaient conduits par un plan incliné. Le combustible était chargé dans des wagonnets, puis déversé sur les tenders. L'installation était pratique, de peu d'entretien et d'un assez grand débit. Elle existait, en particulier, aux dépôts de Karthaus, Trèves Hbf, Neuss.

3^o *Emploi de grues de chargement, d'une force de 1.500 kilogrammes, actionnées électriquement.* — Ces grues étaient placées sur des estacades : le combustible était préparé dans des wagonnets à benne basculante d'une contenance de 500 kilogrammes. Le débit de chaque grue était d'environ 6 tonnes à l'heure. Ce dispositif, très répandu, existait notamment aux dépôts de Mayence Hbf, Wiesbaden.

4^o *Grues électriques mobiles, à benne preneuse.* — Installation à grand débit et permettant également l'entassement des combustibles, dont disposaient les dépôts de Wedau et de Coblenz-Moselle.

5^o *Trémies de chargement alimentées par une chaîne à godets, prenant le combustible dans une fosse.* — Il existait 2 types différents :

Type Ludwigshafen :

Le combustible, déchargé à bras d'homme dans les fosses, était ensuite déversé dans 4 trémies de 35 tonnes chacune, montées sur bascule, et permettant ainsi de déterminer le poids de combustible délivré. Le débit était de 300 tonnes environ par 24 heures.

Type Essen Hbf :

Le wagon de combustible, placé sur une plateforme basculante, analogue à celle des kippers, était calé dans cette position et un moteur électrique faisait basculer la plateforme. Le combustible glissait par l'une des portes.

6^o *Portique roulant électrique, avec benne preneuse.* — Cette installation, très moderne, avait comme type celle du dépôt de Hohenbudberg.

Le portique se déplaçait le long du parc à combustible. La commande des divers mouvements était faite par un seul agent, placé dans une cabine.

Le charbon, pris dans la soule, était vidé dans des trémies, d'une contenance de 1 tonne, placées le long des voies d'entrée. Chaque trémie était

fermée par une trappe à contrepoids qu'il suffisait de décrocher pour remplir le tender. Il existait 8 jeux de 10 trémies, permettant ainsi le chargement simultané de 8 machines.

Le portique servait, également, pour l'entassement des combustibles et pour l'enlèvement des scories, jetées dans les fosses de décrassage qui étaient situées sur les voies d'entrée.

Ci-dessous quelques chiffres, qui indiquent quelle était la capacité de production de l'appareil :

Chargement d'un wagon de charbon de 20 tonnes ..	20 minutes.
Chargement d'un wagon de scories de 20 tonnes ..	30 —
Chargement d'une trémie	5 —
Chargement direct dans les tenders, par tonne....	1 —
Déchargement d'un wagon de 20 tonnes.....	25 —

Toutes ces opérations pouvaient se faire avec un seul agent, lorsque la prise était faite au tas. L'intervention d'un deuxième agent était nécessaire quand il s'agissait de prise directe au wagon, pour enlever à la pelle le charbon qui ne pouvait être saisi par la benne preneuse.

E. - DISTRIBUTION DES MATIÈRES DE GRAISSAGE ET D'ÉCLAIRAGE

D'une façon générale, les dépôts possédaient des approvisionnements importants en huiles et pétrole. Ces liquides étaient normalement emmagasinés dans des cuves situées en sous-sol des bâtiments. Leur remplissage par fûts ou wagon-réservoir se faisait donc avec une extrême facilité, et les manipulations étaient ainsi réduites au minimum.

Pour la distribution, les liquides, élevés dans le magasin, soit à l'aide de pompe à main ou électrique, soit par la pression d'air comprimé, étaient reçus dans des réservoirs en verre gradués, d'où l'agent distributeur les délivrait au personnel.

Ces installations, très pratiques, évitaient les transvasements successifs et les pertes de liquides qui pouvaient en résulter.

F. - DISTRIBUTION DE SABLE

Chaque dépôt possédait un ou plusieurs fours pour le séchage du sable, avant sa livraison aux locomotives. Selon l'importance de l'établissement, le remplissage des sablières s'effectuait soit à l'aide de seaux, soit par des moyens mécaniques.

L'installation existant au dépôt de Hohenbudberg représentait le type le plus perfectionné.

Elle comportait des trémies à sable brut, chargées à l'aide du portique électrique servant à la manutention des combustibles. Le sable s'écoulait,

tout d'abord, au travers d'un blutoir métallique pour le criblage, puis sur un sécheur chauffé au coke. Reçu ensuite dans des trémies placées sur wagonnets, il était conduit, par un souterrain, sous un portique spécial de chargement.

Les trémies étaient prises par un chariot électrique et déversées dans les sablières des machines, au fur et à mesure des besoins.

G. - ENLÈVEMENT DES SCORIES

Le décrassage des feux se faisait sur la voie d'entrée du dépôt.

Dans la plupart des installations anciennes, les scories devaient être jetées directement dans les fosses à piquer, puis mises en wagons à l'aide de pelles.

Un autre dispositif, simple et robuste, qui existait notamment au dépôt de Crefeld, comprenait un portique fixe situé au-dessus de la fosse à piquer le feu.

Celle-ci était munie dans son fond d'une voie Decauville garnie de 2 ou 3 wagonnets. Ces wagonnets, une fois remplis par la chute des scories, étaient arrosés à l'aide de prises d'eau, réparties le long de la fosse, puis roulés à l'aplomb du portique et soulevés par un chariot électrique, qui les déversait dans un wagon.

Une autre installation, plus complexe, était celle en service au dépôt de Mayence Hbf.

Les scories, jetées à la pelle dans une fosse pleine d'eau, étaient transportées ensuite, à l'aide d'une chaîne à godets mue électriquement, dans une trémie d'une capacité de 30 tonnes environ. Des couloirs de chargement, munis de trappes, permettaient le remplissage rapide de wagons d'évacuation.

Dans les dépôts de construction moderne, tels que ceux de Ehrang et Wedau, il existait, le long des voies d'entrée, de larges fosses pour les scories. Ces dernières en étaient retirées et mises sur wagons à l'aide des bennes preneuses des portiques roulants (Ehrang), ou des grues mobiles de chargement (Wedau).

Une variante de ce dispositif se rencontrait au dépôt de Hohenbudberg. Les fosses de basculement communiquaient par un conduit oblique avec des fosses à scories pleines d'eau. Par gravité, les mâchefers se déversaient dans ces dernières fosses et étaient retirés à l'aide de la benne preneuse.

H. - SERVICE DE L'EAU

Les installations hydrauliques étaient assez variées, du fait qu'en de nombreux points, les moyens de secours avaient été multipliés pour parer à l'insuffisance ou à l'arrêt possible du service d'eau.

Les prises d'eau naturelles n'offraient rien de spécial ; souvent elles servaient, plus spécialement, de moyen de secours.

Les fournitures par abonnement étaient très nombreuses.

Les installations à vapeur, devenues fort rares, avaient été, en grande partie, remplacées par des installations électriques.

Les pulsomètres servaient surtout de secours, et pouvaient s'alimenter au moyen de la vapeur fournie par une locomotive.

Les moteurs à explosion au benzol étaient utilisés pour les prises d'eau peu importantes.

Les pompes électriques étaient soit alternatives, soit centrifuges, avec, dans un grand nombre d'installations, arrêt et mise en marche automatiques.

D'une façon générale, les eaux employées étaient de bonne qualité et convenaient bien pour l'alimentation des machines. Certaines eaux ne titraient qu'un faible degré hydrotimétrique.

Le nombre d'épurateurs en service était, de ce fait, très restreint ; les installations les plus importantes se trouvaient à Wedau et à Deux-Ponts (Système Totberg).

CHAPITRE V

INSTALLATIONS ET APPAREILS DIVERS

A. - ÉCLAIRAGE DES MACHINES

La plupart des machines étaient éclairées au gaz, à l'aide de becs à incandescence. Le remplissage des réservoirs se faisait au moyen de prises, réparties dans le dépôt, à la pression de 8 kilogrammes. Dans les centres importants, il existait des compresseurs utilisant le gaz fourni par la ville. Les dépôts qui ne possédaient pas de compresseur étaient pourvus de réservoirs fixes, alimentés par des wagons réservoirs.

Les compresseurs à gaz étaient généralement mus électriquement ; certains étaient, toutefois, actionnés à la vapeur. Dans les points peu importants, le compresseur était constitué par une pompe Knorr à double phase avec circulation d'eau froide.

B. - GRUES DE RELEVAGE ET WAGONS DE SECOURS

Lors de la prise de possession des Chemins de Fer rhénans, la Régie n'a trouvé aucune grue puissante pour le relevage du matériel. Elle fit appel aux Grands Réseaux français, qui lui fournirent 3 grues à vapeur, dont chacune eut une zone d'action délimitée, de même que les wagons de secours.

Les équipes de secours disposaient généralement de 2 wagons, l'un pour les appareils de levage proprement dits (crics, vérins, etc...), les appareils d'éclairage et le petit outillage, l'autre pour les bois (madriers, chandelles, etc...) et le gros matériel. Dans certains dépôts importants, se trouvait un train de secours comprenant, en plus des 2 wagons précités, un wagon spécial.

C. - STATION DE VENTILATION DU TUNNEL DE COCHEM

Le tunnel de Cochem (ligne de Trèves à Coblenze), d'une longueur de 4.203 mètres, est en pente continue de 5 millimètres dans le sens Coblenze-Trèves. Pour permettre l'évacuation rapide des fumées, une cheminée d'aération a été aménagée en son milieu. A l'extrémité de ce puits, se trouve une station de ventilation électrique dite « Usine de la Montagne ». Une autre station, située à l'entrée du tunnel côté Cochem, refoule l'air à l'aide de ventilateurs mus électriquement. Le courant est fourni par la ville de Trèves et des moteurs Diesel ont été installés sur place pour assurer un secours éventuel.

D. - CHASSE-NEIGE

Bien qu'une grande partie du réseau rhénan soit constituée par des massifs montagneux où les chutes de neige sont assez abondantes, la Régie n'a trouvé qu'un nombre très limité de chasse-neige, de construction d'ailleurs ancienne.

L'Administration allemande faisait surtout appel à la main-d'œuvre pour le déblaiement des voies.

Les appareils existants comportaient des éperons, se fixant directement à l'avant des machines, et des chasse-neige spéciaux adaptés à des wagonnets ou à des tenders hors d'usage.

E. - FOURGONS-CHAUDIÈRES

Les fourgons-chaudières (Kesselwagen) étaient au nombre de 8 : 6 dans la Direction de Ludwigshafen, 2 dans la Direction de Trèves.

Leur agencement ne présentait rien de spécial ; ces appareils devaient assurer, pendant les grands froids, le chauffage satisfaisant des trains à forte composition.



TITRE IV

SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

CHAPITRE I

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU SERVICE

Avant la constitution de la Régie, les approvisionnements de pièces et de matières destinés à l'entretien du réseau allemand étaient répartis en 3 grandes catégories :

1^o Pièces et matières d'usage courant pour l'exploitation du Réseau, telles que : combustibles, huiles de graissage et d'éclairage, articles d'éclairage et de nettoyage, outillages et équipements des agents des gares et trains.

2^o Approvisionnements destinés à l'entretien des voies et bâtiments.

3^o Pièces et matières utilisées par les Ateliers pour l'entretien et la réparation du matériel roulant.

Ces approvisionnements étaient entreposés dans des Magasins dénommés, selon l'importance des stocks à gérer ou des établissements à alimenter, Magasins principaux et Magasins secondaires.

Les approvisionnements des catégories 1^o et 3^o ressortissaient au Service du Matériel et de la Traction ; ceux de la catégorie 2^o constituaient les parcs du Service de la Voie.

Une Ordonnance assez complexe du Ministre des Chemins de Fer d'Empire, parue en 1910, et qui formait un fascicule volumineux, définissait cette organisation ; elle précisait les règles à suivre pour l'entretien, la distribution et le renouvellement des approvisionnements ainsi que pour la comptabilisation et le contrôle des opérations de réception et de distribution.

Cette Ordonnance indiquait, en particulier, les variétés d'approvisionnements à constituer, mais il n'existait aucune nomenclature détaillée de chacune de ces variétés.

D'après les renseignements donnés, à ce sujet, par les délégués allemands auprès de la Régie, après la cessation de la résistance passive, les inconvénients résultant de l'absence de cette nomenclature n'avaient pas échappé à l'Administration allemande, qui avait en vue de faire établir un catalogue.

En ce qui concerne les commandes d'articles destinés à l'entretien

des stocks des magasins, celles-ci étaient établies et adressées aux fournisseurs :

— par le Zentral-Amt de Berlin, lorsqu'il s'agissait de commandes importantes,

— par les Directions régionales, ou encore par les services locaux eux-mêmes, pour les achats de valeur restreinte.

Ces achats étaient réalisés de gré à gré.

Des spécifications et Cahiers des Charges définissaient les conditions de fabrication à imposer aux fournisseurs.

Cette organisation nécessitait un personnel de 1.800 agents environ pour les 19 Magasins principaux et 28 Magasins secondaires du Réseau Rhénan-Westphalien qui constitua la Régie.

A. - PÉRIODE DE LA RÉSISTANCE PASSIVE

(Mars à Octobre 1923.)

Lors de la cessation du service par les agents allemands, en Janvier 1923, les magasins furent abandonnés totalement par ceux-ci.

Des déménagements partiels avaient, auparavant, été effectués par eux partout où cela avait été possible, avec expédition vers les Territoires non occupés.

En de nombreux endroits, une partie du matériel et des approvisionnements avait été évacuée chez des particuliers ou entreposée dans l'Industrie Privée.

Enfin, tous les documents comptables, dessins, spécifications pouvant servir aux commandes, avaient disparu.

En raison des effectifs restreints de cheminots français et belges dont disposait l'Autorité militaire, tout son personnel fut utilisé au service des gares et des trains. Les Ateliers et Magasins ne purent même pas être pris en surveillance, de sorte que les Allemands continuèrent, pendant un certain temps, à déménager les approvisionnements des divers établissements non occupés.

Le 19 Mars 1923, lorsque la Régie prit en charge le Réseau de la Rhénanie et de la Ruhr, aucun inventaire des magasins n'avait donc pu être établi, en raison du manque de personnel, et ces magasins étaient toujours complètement abandonnés.

Au fur et à mesure qu'il fut possible à la Régie de mettre en place des gardiens, elle trouva des magasins pillés dans lesquels régnait un désordre indescriptible. Dans certains, notamment, des bidons de peinture et des fûts d'huile, qui avaient été défoncés, avaient répandu leur contenu sur le sol, où avait déjà été éparpillé ce qui se trouvait dans les tiroirs et les casiers.

Dans de telles conditions, la Régie dut avoir pour premier soin d'assurer la surveillance, jour et nuit, des magasins, d'y remettre de l'ordre, puis d'établir l'enregistrement des prélèvements qu'on commençait à y faire pour le service.

Le 1^{er} Mai 1923, elle put constituer le Service des Approvisionnements du Matériel et de la Traction, qui se composa seulement, tout d'abord, du Chef de Service, assisté d'un inspecteur, de 3 agents de réseau et d'une dactylographe.

Ce Service réussissait, peu à peu, à recruter sur place un sous-intendant retraité de l'Armée, un ancien élève de l'École Polytechnique et 5 ou 6 auxiliaires, parmi lesquels un ancien officier de l'armée russe et un chambellan de l'ancienne cour de Russie.

Ce petit noyau de personnel permit d'élaborer les principales instructions devant régir l'organisation intérieure du Service et celle des Magasins, ainsi que l'alimentation des établissements (ateliers, gares et dépôts) avec souplesse et régularité.

C'est ainsi que parurent :

Le 5 Juillet 1923 : une mercuriale des principaux prix à appliquer aux articles approvisionnés ou livrés aux établissements, depuis le fonctionnement de la Régie.

Le 25 Juillet : une instruction sur le stockage, l'entassement et le détasement des combustibles.

Le 25 Août : une nomenclature sommaire des pièces et matières à approvisionner dans les Magasins principaux chargés d'alimenter les dépôts et les gares, et un exposé des attributions générales du Service.

Le 4 Septembre : un cahier des charges pour le déchargement à l'entreprise des combustibles dans les dépôts de machines.

Le 5 Septembre : un tableau des dimensions des bandages de locomotives, voitures et wagons en service.

Le 1^{er} Octobre : l'Ordre de Service réglementant l'organisation de la comptabilité et des Magasins de combustibles.

Durant la période de résistance passive, on dut, en raison de l'insuffisance numérique du personnel, se contenter de parer à l'indispensable, c'est-à-dire d'assurer le réapprovisionnement des matières essentielles : combustibles et huiles de graissage et d'éclairage, et de faire ventiler entre les magasins, au mieux des besoins, les stocks de pièces et matières que les Allemands n'avaient pu emporter, détruire ou faire disparaître.

En ce qui concerne les combustibles, l'Office des Houillères Sinistrées et les Mines domaniales de la Sarre furent les principaux fournisseurs.

Des livraisons d'huiles de graissage et de pétrole furent assurées, dès

Septembre, par conclusion de marchés, après appel à la concurrence publique, avec des firmes importantes : Sinclair Petroleum, Texas Company, André et Fils, etc.

D'autres marchés furent préparés, d'urgence, pour certains articles indispensables à l'entretien du matériel roulant, tels que : bandages, barreaux de grille, sabots de frein, segments de pistons, voûtes de foyers, tubes à fumée, etc.

La mise au point de ces fournitures occasionna de très sérieuses difficultés, par suite de l'absence de dessins et de nomenclatures, et aussi par l'insuffisance, bien explicable, de prévisions précises des consommations de certains établissements.

Enfin, en vue de débarrasser les ateliers et dépôts qui étaient encombrés de ferrailles et de vieilles matières diverses, une vente, qui atteignit environ 2 millions de francs, fut réalisée en Août 1923, après un appel à la concurrence publique à laquelle participèrent une centaine d'acheteurs.

B. - PÉRIODE TRANSITOIRE

(Octobre à fin Décembre 1923.)

En Octobre et Novembre 1923, à la reprise de service des cheminots allemands, la moitié environ de l'ancien personnel subalterne de la Reichsbahn fut réembauchée : employés, distributeurs et manœuvres, nécessaires au fonctionnement des magasins.

Cet appoint important d'effectif, faisant suite à l'embauchage d'auxiliaires et à la mise à disposition du Service des Approvisionnements du personnel français et belge rendu disponible dans les autres services par le retour des cheminots allemands, permit la mise en application de l'Instruction relative à l'Organisation et à la Comptabilité des Magasins, qui fut publiée le 10 Novembre 1923.

On put, à partir de cette époque, faire parvenir aux Directions régionales et aux Magasins les documents bilingues (grands livres, bons, imprimés, etc.) nécessaires à la tenue de la comptabilité. En même temps, des cahiers de bons, rédigés également en deux langues, étaient adressés à tous les établissements consommateurs du Réseau approvisionnés par le Service des Approvisionnements du Matériel et de la Traction. La première remise de ces cahiers fut d'environ 5.000.

Le manque d'expérience du personnel et les difficultés d'adaptation gênèrent, pendant quelque temps, la mise en train de divers Magasins.

Quelques-uns de ces établissements, gérés par des agents français et belges appartenant aux Grands Réseaux et simplement du grade de garde-magasin et même de manœuvre de magasin, fonctionnèrent cependant d'une

façon presque parfaite dès le début. Les hésitations de certains autres, en particulier pour la tenue de la comptabilité, se poursuivirent quelque temps, pour disparaître totalement dans les premiers mois de 1924, à la suite de conférences réitérées où furent convoqués les principaux agents intéressés.

Les magasins de matières furent répartis de la façon suivante :

— un Magasin principal par Direction régionale alimentant tous les établissements de la Direction, ainsi que les Magasins secondaires, en matières ou objets de consommation courante, au moyen de wagons distributeurs mis en marche à des dates et suivant des itinéraires déterminés ;

— un Magasin principal par Atelier de machines ou de voitures et wagons desservant les Ateliers, ainsi que les Magasins secondaires annexés aux dépôts et entretiens.

Le tableau ci-après indique le principe de cette organisation :

MATIÈRES DISTRIBUÉES 1	ÉTABLISSEMENTS A ALIMENTER 2	DIRECTIONS RÉGIONALES 3	MAGASINS PRINCIPAUX 4
Huiles de graissage et d'éclairage, articles d'éclairage et de nettoyage, outillages et équipements des agents des gares et trains..	Les gares, établissements du Service de la Voie, Magasins principaux d'ateliers, Magasins secondaires de dépôts et d'entretiens appartenant à la Direction régionale indiquée à la colonne 3, s'adressaient, pour les matières indiquées à la colonne 1, au Magasin principal de la colonne 4.	Mayence	Mombach.
		Ludwigshafen .	Ludwigshafen.
Matières d'Ateliers.	Les gares, établissements du Service de la Voie, Magasins secondaires de dépôts et d'entretiens appartenant à la Direction régionale indiquée à la colonne 3, s'adressaient, pour les matières indiquées à la colonne 1, au Magasin principal d'atelier le plus voisin indiqué à la colonne 4.	Trèves.....	Ehrang.
		Düren	Düren.
		Essen	Mülheim - Speldorf.
		Aix - la - Chappelle	Crefeld Hbf.
		Mayence	Darmstadt.
		Ludwigshafen.	Nied.
		Trèves.....	Mayence-Sud.
		Düren	Mayence - Kastel.
		Essen	Kaiserslautern.
		Aix - la - Chappelle	Eüren.
	Conz.		
	Wedau.		
	Witten.		
	Oberhausen.		
	Recklinghausen		
	Jülich-Sud.		
	Crefeld-Oppum		

En Décembre 1923, l'arrivée d'une dizaine d'agents du Service des Approvisionnements du Réseau P.-L.-M. : gardes-magasins, employés, expéditionnaires, et d'un Inspecteur du Réseau de l'Est, portait à 35 l'effectif du Service Central des Approvisionnements, ce qui permit de donner à celui-ci une impulsion nouvelle.

Sa tâche fut également facilitée, à cette époque, par le transfert du Service dans des locaux de l'Oberrealschule qui fut, comme on l'a vu déjà, annexée à la Direction Générale et où les divers bureaux purent trouver des emplacements convenables.

Le Service des Approvisionnements se trouva alors dans des conditions normales de fonctionnement, tant au point de vue de ses installations que de son organisation.

C. - PÉRIODE NORMALE

(A partir de Janvier 1924.)

Il y eut cependant encore, après le 1^{er} Janvier 1924, des mises au point assez importantes à réaliser ; toutefois, elles n'ont pas été plus considérables que celles exigées, de temps à autre, dans tous les réseaux pour l'amélioration du service.

En particulier, il a fallu revoir et modifier la classification des approvisionnements et organiser le Contrôle en usines ainsi que le laboratoire de chimie.

a) Marchés et commandes.

Les premiers marchés de matières passés se rapportaient, comme on l'a vu, à des fournitures d'huiles de graissage et de pétrole, puis à des sabots de frein, barreaux de grille et bandages.

Les marchés d'huiles et de pétrole ont été conclus à des cours avantageux, très sensiblement au-dessous des cours français.

Pour les barreaux et sabots de frein, l'industrie allemande a présenté, au début, des prix extravagants, souvent plus de 2 fois supérieurs aux prix français.

Les opérations d'achat se sont poursuivies de plus en plus activement en 1924, au fur et à mesure que le Service des Approvisionnements put constituer des services de bureaux suffisants. C'est ainsi qu'il fut procédé, du 1^{er} Janvier au 1^{er} Octobre 1924, à 297 adjudications publiques, en 67 séances, pour la fourniture de pétrole, huiles, carbure, métaux divers, tissus, lampes, bois, cartons, tubes à fumée, caoutchouc, alliages, peintures, sable, balais, savon, etc.

D'autre part, il a été établi les commandes suivantes, pour les articles achetés en quantités relativement restreintes :

	NOMBRE DE COMMANDES	VALEUR TOTALE DES ARTICLES COMMANDÉS
1923 Septembre	9	349.288 francs
— Octobre.....	6	356.000 —
— Novembre	28	1.435.495 —
— Décembre	180	989.316 —
1924 Janvier	66	3.086.734 —
— Février.....	95	5.265.030 —
— Mars	298	8.462.337 —
— Avril.....	257	7.094.108 —
— Mai	150	5.848.748 —
— Juin.....	287	9.751.355 —
— Juillet	281	6.945.383 —
— Août.....	411	5.591.747 —
1 ^{er} au 10 Septembre	225	6.000.000 —

Tous ces achats furent effectués après appel à la concurrence des fournisseurs français, belges et allemands, dont les réponses étaient décachetées à des jours et heures déterminés, en présence des intéressés auxquels les plus grandes garanties de loyauté étaient données par les mesures rigoureuses prises.

Les conditions de prix obtenues ont été excellentes et les délais de livraison en général assez réduits.

Le système adopté par la Régie, assez analogue à celui pratiqué dans certains Réseaux français et belges, a fort surpris les fournisseurs allemands qui avaient l'habitude de traiter uniquement de gré à gré avec la Reichsbahn et de remettre des prix officiels fixés par les Syndicats.

Les délégués du Ministère des Chemins de Fer allemands auprès de la Régie, pour régler les conditions de la reprise de l'exploitation par la Reichsbahn, ont constaté qu'au point de vue des prix d'achats, celle-ci n'aurait pas obtenu des conditions aussi favorables ; ils ont en conséquence demandé que la Régie continuât à procéder à divers marchés et commandes devant avoir leur effet après la cessation des opérations de la Régie, c'est-à-dire pour le compte des Chemins de Fer allemands.

b) Livraisons aux services.

Les livraisons aux services consommateurs, alimentés par le Service des Approvisionnements du Matériel et de la Traction, se sont éle-

vées mensuellement aux chiffres suivants, à partir du 1^{er} Janvier 1924 :

Janvier 1924.....	Fr.	9.567.136 77
Février.....		7.798.756 91
Mars.....		9.213.330 83
Avril.....		7.102.863 07
Mai.....		7.178.784 86
Juin.....		8.442.256 74
Juillet.....		8.947.692 64
Août.....		9.012.398 06
Septembre.....		8.871.211 43

Dans l'ensemble, on s'efforçait de compenser immédiatement, par des achats, les livraisons faites aux services consommateurs.

D. - PARTICULARITÉS

a) Combustibles.

Ainsi qu'il a été dit précédemment, c'est le 1^{er} Octobre 1923 que parut l'Ordre de Service concernant l'organisation des Magasins des combustibles et de leur comptabilité.

Le prix des charbons, au 11 Janvier 1923, était respectivement, au cours de 720 marks pour un franc :

pour le bestmelierte.....	25.613 marks, soit :	36 francs la tonne.
pour les briquettes.....	69.442 — soit :	97 —
pour le coke.....	66.562 — soit :	93 —

Depuis le 1^{er} Mars jusqu'au 31 Décembre 1923, les réceptions se sont élevées à :

Houilles diverses.....	Tonnes.	340.507
Briquettes de houille.....		108.942
Briquettes de lignite.....		8.893
Coke.....		822

tandis que les livraisons s'élevaient à :

		Traction.	Divers.
Houilles diverses.....	Tonnes.	418.331	27.712
Briquettes de houille.....		121.912	1.104
Briquettes de lignite.....		»	3.520
Coke.....		»	5.163
	Tonnes.	<u>540.243</u>	<u>37.499</u>

Les stocks au 31 Décembre 1923 étaient descendus à :

Houilles diverses	Tonnes.	77.137
Briquettes de houille.....		2.456
Coke		151
	Tonnes.	<u>79.744</u>

Briquettes de lignite (destinées au chauffage des agents)	Tonnes.	5.373
---	---------	-------

Les prix moyens, y compris les frais de transport, étaient au 31 Décembre 1923 les suivants :

Houilles diverses	92 francs la tonne.
(criblés et tout-venants en quantités sensiblement égales).	
Briquettes de houille.....	111 — —
Briquettes de lignite	65 — —
Coke	98 — —

La valeur du stock au 31 Décembre 1923 s'élevait, par suite, à environ 7 millions de francs.

De Mars à Novembre 1923, les livraisons de combustibles furent effectuées par l'Office des Houillères Sinistrées, en provenance de déstockages.

L'Administration des Mines domaniales de la Sarre commença à livrer, à partir du 1^{er} Octobre 1923, des criblés de fraîche extraction.

En Novembre 1923, à la suite des accords réalisés par la M.I.C.U.M. avec les Mines allemandes, la Régie fut invitée à rechercher directement, auprès de ces Mines, les combustibles qui lui étaient nécessaires.

De sérieuses difficultés furent éprouvées pour assurer le réapprovisionnement dans ces conditions, par suite du peu d'empressement apporté par la plupart des mines allemandes à effectuer des livraisons. Les stocks fléchirent fortement, de ce fait, pendant les derniers mois de 1923, d'autant que la consommation journalière passa rapidement de 2.000 tonnes à 3.500 tonnes.

Afin de parer à cette situation, certaines mines durent être contraintes à effectuer des livraisons, conformément, d'ailleurs, aux clauses des accords rappelés ci-dessus.

De Janvier à Mai 1924, il fut fait un effort très sérieux de reconstitution du stock, pour remédier à l'affaissement qui s'était produit, en raison des très grandes difficultés des réapprovisionnements auprès des mines. La

grève des charbonnages de la Ruhr, en Mai et Juin, fit, de nouveau, baisser le stock à 116.700 tonnes ; mais en Août, grâce à un nouvel effort, il était déjà reporté à 200.000 tonnes.

Les prix des charbons en francs ont varié dans de grandes proportions. Ces prix ont oscillé entre 36 francs et 98 fr. 44 c., ce dernier prix correspondant à la période de baisse du franc.

Au 20 Avril 1924, les prix parurent vouloir se stabiliser en Gold-Marks, aux valeurs ci-après :

	Équivalence en francs, au cours de 1 Gold-Mark = 3 fr. 65.	
	Gold-Marks.	Francs.
Fettstück	25 65	93 62
Fettbestmelierte.....	21 80	79 57
Fettförder	19 35	70 63
Briquettes	24 90	90 88

Fin Août, ils étaient les suivants :

	Équivalence en francs, au cours de 1 Gold-Mark = 4 fr. 40.	
	Gold-Marks.	Francs.
Fettstück	20 68	91 »
Fettbestmelierte.....	18 33	80 65
Fettförder	15 51	68 25
Briquettes	20 21	88 92

La création d'un laboratoire d'analyses, dont il sera question plus loin, et, d'autre part, l'amélioration des rapports avec les mines allemandes, qui étaient amenées de plus en plus à chercher l'écoulement de leur production, permirent, à la suite d'essais de combustibles effectués en service, de sélectionner les mines capables de fournir des charbons de qualité ayant les caractéristiques suivantes :

Cendres : 8 % au maximum ;

Matières volatiles { Sarre : 28 à 33 %.
Ruhr : 16 à 25 %.

En ce qui concerne la comptabilité des Magasins de combustibles, elle put être mise au point, comme on l'a vu, à la suite de tournées très fréquentes dans les dépôts ; elle fut ensuite tenue d'une façon satisfaisante, tant par les agents franco-belges que par les agents allemands qui durent se l'assimiler.

Le tableau ci-après fait connaître, à titre d'indication, quelles ont été les consommations journalières de combustibles de la Régie.

Consommations journalières moyennes de combustibles.

MOIS	TONNES	MOIS	TONNES
1923		1924	
Mars	950	Janvier	4.230
Avril.....	1.090	Février	4.270
Mai	1.320	Mars	5.760
Juin.....	1.510	Avril.....	5.680
Juillet	1.630	Mai	5.446
Août.....	1.680	Juin.....	5.327
Septembre	1.683	Juillet	5.547
Octobre.....	1.980	Août.....	5.782
Novembre	2.690	Septembre	(1)
Décembre	3.690	Octobre.....	(1)

(1) Statistique arrêtée en août.

b) Contrôle des travaux en usines.

Le Contrôle des travaux en usines, en ce qui concerne les approvisionnements, a suivi sensiblement, dans son développement, celui de l'établissement des commandes.

A son début, il comprenait 3 agents ; il put être assuré, à partir de Mai 1924, par un inspecteur et 8 contrôleurs.

Ce personnel, particulièrement réduit eu égard aux réceptions à effectuer, assura des vérifications dans des usines de la Ruhr, de la Rhénanie, de la Belgique, du Nord et du Nord-Est de la France. Il ne put être question d'établir, comme pour les Grands Réseaux français, des centres permanents exerçant chacun leur action sur les usines situées dans une zone d'un rayon relativement restreint.

Des spécifications, au nombre de 75, inspirées de celles des Chemins de fer français et allemands, parurent successivement au fur et à mesure de l'établissement des commandes. Leur application ne souleva jamais de difficultés sérieuses de la part des fournisseurs.

Les réceptions en usines s'effectuèrent, d'après ces spécifications, suivant des itinéraires étudiés et établis en tenant compte des besoins et du degré d'avancement des commandes.

Malgré cette organisation rudimentaire, qui devait disparaître avec la création d'Inspections régionales, il fut réceptionné en usines plus de 500 commandes, dont un tiers environ ont nécessité une moyenne de 4 ou 5 réceptions partielles.

La moyenne des réceptions fut de 5 par jour environ, du 1^{er} Janvier au 30 Septembre 1924, ce qui fait ressortir une activité soutenue de la part de cette division du Service.

Les chiffres ci-après donneront une idée de l'importance du matériel réceptionné, durant la période précitée, pour ce qui concerne quelques postes :

- 120.000 Sabots de frein,
- 160.000 Barreaux de grille,
- 4.500 Cylindres pour segments,
- 12.000 Bandages,
- 60.000 Tubes à fumée,
- 12.000 Mètres de courroies en cuir, etc...

c) Laboratoire des essais.

Le Laboratoire, installé dans les locaux de l'Oberrealschule, fut prêt à fonctionner le 15 Avril 1924. Il était principalement destiné à l'analyse des huiles, combustibles et métaux. Son matériel se composait en particulier de :

— un alambic pour eau distillée, d'une production journalière de 25 litres ;

— un four à moufle, à gaz, pouvant atteindre 1.100 degrés environ, destiné à la calcination des charbons et des divers précipités ;

— un chalumeau à gaz et à air, avec soufflerie, permettant d'atteindre 1.450 degrés et utilisé au dosage des matières volatiles des charbons ;

— un viscosimètre Engler, une lampe Granier, un appareil Luchaire pour l'analyse des huiles et des pétroles ;

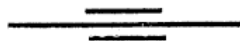
— une étuve à air chaud ;

— 2 balances, dont l'une, sensible au 1/10^e de milligramme, réservée aux dosages de précision ;

— un lot important de verreries et produits chimiques indispensables.

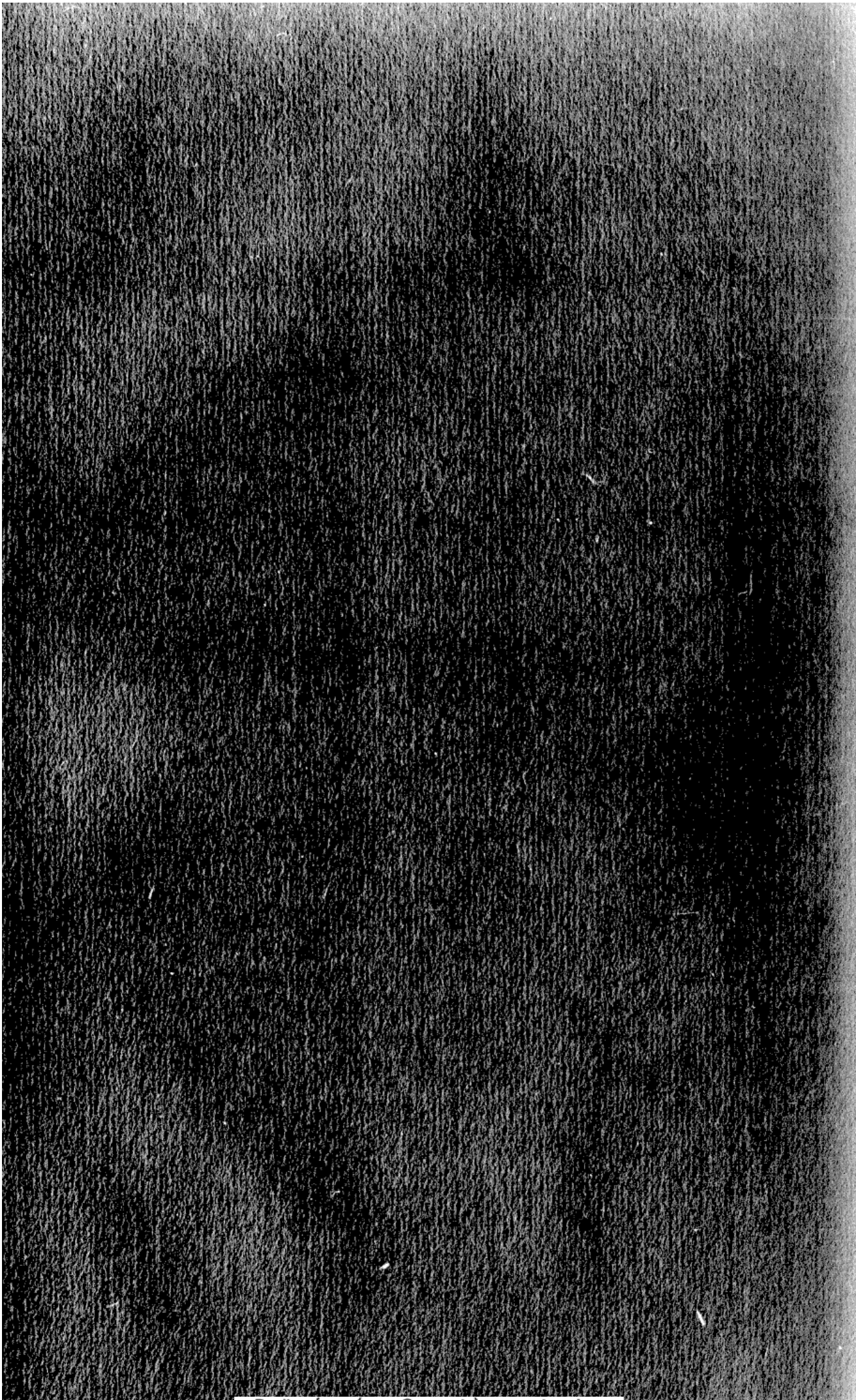
Le personnel se composait de 2 chimistes et d'un garçon de laboratoire.

Au 10 Septembre 1924, le laboratoire avait effectué plus de 500 analyses des matières les plus diverses.



LIVRE III

SERVICES DE LIQUIDATION DE LA RÉGIE



LIVRE III



SERVICES DE LIQUIDATION DE LA RÉGIE



CHAPITRE I

GÉNÉRALITÉS

La liquidation de la Régie fut confiée à 3 Offices constitués respectivement à Paris, à Bruxelles et à Mayence, et opérant suivant les directives et sous le contrôle du Directeur de la Régie.

A. - INSTALLATION DES OFFICES DE LIQUIDATION

L'Office de *Paris* fut installé, en fin Décembre 1924, rue de Bucarest, n° 15. Six wagons, contenant 680 caisses, amenèrent les archives des divers Services, réduites au strict indispensable, à l'exception de celles concernant le personnel belge et le Service des Réclamations. Le transport fut échelonné sur le mois de Décembre et le début de Janvier, les archives étant logées et classées, au fur et à mesure de leur reconnaissance, dans l'immeuble susdit ou, à défaut de place, à la gare Saint-Lazare, dans un local mis à la disposition de la Régie.

Les archives concernant le personnel belge furent dirigées sur l'Office de *Bruxelles*, installé, 48, avenue Fonsny, dans des locaux des Chemins de Fer de l'État belge.

Le Service des Réclamations fut maintenu provisoirement à *Mayence*, avec ses archives, dans un immeuble précédemment annexé à la Direction Générale de Mayence, 3, Kaiserstrasse.

B. - ORGANISATION GÉNÉRALE DES OFFICES

La répartition des attributions du Service de la Liquidation se fit comme suit :

a) Office de Paris.

1° *Secrétariat et personnel.*

Réception, traduction et expédition des correspondances des bureaux de Paris. Examen des réclamations du personnel français et allemand.

Liquidation des litiges concernant la remise des logements attribués, pendant l'exploitation de la Régie, au personnel de celle-ci. Service intérieur.

2^o *Services de Liquidation proprement dite.*

Ces Services comportaient la division suivante d'attributions :

— *Affaires générales et questions intéressant les divers services techniques de la Régie* : Mise au point des comptabilités régionales. Règlement des mandats, factures, en instance, etc. Clôture des comptes de paiements atermoyés et de correspondants. Liquidation de l'émission des Billets Régie et des affaires en instance des Services de l'Exploitation (sauf Réclamations), — de la Voie, des Travaux et des Bâtiments, — du Matériel et de la Traction, — des Approvisionnements Généraux. Comptabilité Générale et Caisse Centrale. Préparation, pour le Service du Contentieux, des éléments de réplique aux requêtes (sauf commerciales) introduites devant les Commissions Judiciaires Mixtes.

— *Contrôle des Recettes* : Règlement des réclamations pour remboursements impayés. Clôture des écritures régionales. Liquidation des comptes de trafic direct et divers avec les réseaux correspondants. Pointages pour concordance avec la Comptabilité Générale. Clôture de ses propres écritures.

— *Comptabilité du Service des Réclamations* : Comptabilisation des titres passés par l'Office de Mayence, doté d'une avance de fonds. Répartition des indemnités payées en service international.

— *Caisse Centrale* : Toutes les questions de mouvement de fonds.

— *Recettes et Écritures* : Toutes les questions se rapportant aux Recettes et aux passations d'écritures de la Régie pendant son exploitation.

— *Dépenses, Mandatements et Vérification.*

3^o *Service du Contentieux.*

Affaires introduites devant les Commissions Judiciaires Mixtes.

4^o *Contrôle financier.*

Relations des Services de Liquidation de la Régie avec ce Contrôle, ramené lui-même à Paris.

b) Office de Bruxelles.

Règlement des questions intéressant le personnel belge. Revision des paiements de traitements et salaires pour application de la péréquation et de la revision des carrières.

c) Office de Mayence.

Examen des réclamations concernant l'exécution des contrats de transport et règlements y relatifs.

C. - DERNIÈRE PÉRIODE DE LIQUIDATION

Les opérations de la Liquidation se trouvant en grande partie terminées à la fin du premier semestre de 1926, un premier Arrêté des Comptes fut effectué au 30 Juin 1926. La situation se trouva ainsi largement déblayée.

Il devint alors possible, dès le mois d'Août 1926, de fusionner en un seul Bureau, à effectif de plus en plus réduit, tous les services de liquidation, et ce Bureau fut chargé de suivre et de mener à bonne fin les questions dont le règlement était encore en suspens à la date précitée du 30 Juin 1926. Ce fut la dernière période de la Liquidation, qui prit fin, à la date du 2 Mai 1930, avec l'approbation, par les gouvernements français et belge, d'un Arrêté de Comptes définitif.

CHAPITRE II

OFFICE DE PARIS

A. - SECRÉTARIAT ET PERSONNEL

Le Secrétariat avait deux tâches à remplir :

D'une part, il s'agissait de débarrasser la Division comptable et technique, déjà lourdement chargée, des opérations autres que celles de liquidation proprement dite :

— Installation, entretien, chauffage, éclairage, gardiennage... des bureaux ;

— Tenue des inventaires du mobilier, des matières... ;

— Préparation des documents se rapportant au personnel ; tenue des attachements et de la comptabilité de ce personnel (qui comprenait 41 agents au début de 1925) ;

— Réception du courrier à l'arrivée ; traduction des lettres rédigées en langue étrangère ; dactylographie et expédition des correspondances au départ...

Par ailleurs, il s'agissait d'examiner et de donner la suite utile aux affaires relatives à l'ancien personnel de la Régie :

— demandes de toutes sortes formulées par ce personnel (en paiement de salaires, indemnités...) ou à son sujet ;

— réclamations des municipalités allemandes concernant la restitution des logements et objets mobiliers réquisitionnés...

Pendant la seule année 1925, 4.000 réclamations furent ainsi examinées, puis, successivement, 1.500 en 1926, 520 en 1927, 310 en 1928, réclamations dont la plupart, reconnues non fondées, durent d'ailleurs être rejetées, après enquêtes approfondies.

Parallèlement à l'avancement des travaux, l'effectif du personnel du Secrétariat et Personnel n'a cessé de décroître : composé de 9 agents au début de 1925, il n'était plus que de 7 agents à la fin de cette même année, 5 en Juin 1926 et 2 en Août 1926, époque de la réunion de l'ensemble des organes de l'Office en un Bureau unique.

B. - SERVICES DE LIQUIDATION PROPREMENT DITS

Les Services de Liquidation proprement dits furent assurés par des agents français et belges provenant des divers Services de la Régie, et qui, réunis à Paris, constituèrent en réalité une seule division, placée sous les ordres du Chef de la Comptabilité Générale et des Finances.

Le travail de cette division fut réparti, dès Janvier 1925, entre 6 sections :

1^o Affaires Générales et questions intéressant les divers services techniques ;

2^o Contrôle des Recettes ;

3^o Comptabilité du Service des Réclamations ;

4^o Caisse Centrale ;

5^o Recettes et écritures ;

6^o Dépenses, mandatements et vérification.

Cette disposition, tout en maintenant la spécialisation de certains agents, permettait de suivre facilement les conditions d'avancement du travail de chaque section. Elle garantissait ainsi une harmonie de l'ensemble et, par le déplacement d'une section à l'autre des éléments de second rang, assurait le maximum de rendement pour l'effectif aussi réduit que possible que l'on s'était imposé d'affecter aux Services de la Liquidation. Le nombre des agents attachés à cette division, qui était de 23 en Janvier 1925, fut d'ailleurs ramené à 20 dès Février et se maintint à ce niveau jusqu'à la fin de l'année 1925. A ce moment, l'effectif fut réduit à 11 agents, puis à 7 en Avril, et 4 en Août 1926.

Il fut alors réuni à l'effectif des Services du Secrétariat et Personnel et des Réclamations (Office de Mayence ramené à Paris en Juin 1926), pour permettre de nouvelles compressions de personnel.

Si l'on tient compte de l'arriéré comptable de certaines Directions régionales lors du départ d'Allemagne, de la perte considérable de temps que nécessita, avant tout travail productif, le triage et le reclassement de près de 700 caisses de documents ramenés de Mayence, et de l'importance de la tâche à accomplir pour la liquidation proprement dite de chaque affaire, on reconnaîtra que les agents désignés pour ce travail ont produit un effort considérable pour mener à bonne fin la mission qui leur avait été confiée, et cela en un laps de temps que les délais à accorder juridiquement aux réclamants éventuels ne permettaient pas de réduire autant qu'on l'eût désiré.

a) Affaires générales et questions intéressant les divers Services techniques.

Cette Section avait la charge des relations générales avec les Offices de Bruxelles et de Mayence, ainsi qu'avec les Réseaux français, belges et allemands, et tous les Organismes officiels. Elle dut amorcer les conventions et les accords avec les correspondants, notamment ceux avec la Société allemande des Chemins de Fer. Elle concentrait les indications

puisées dans les autres sections, en vue de renseigner les Autorités alliées sur la marche des travaux de la liquidation et de préparer les situations successives des comptes jusqu'au rapport définitif sur la gestion de la Régie.

Elle fut chargée, en outre, de liquider les questions restées en suspens après la dissolution des Services techniques de la Régie.

Ce travail fut effectué dans les conditions qui sont exposées ci-après :

1^o *Bureau des Affaires Générales.*

Ce Bureau fut appelé à étudier des réclamations assez nombreuses, introduites, soit par voie administrative, soit devant les Commissions Judiciaires Mixtes, par des contractants divers avec la Régie, pour des questions de redevances, de taxes, de jouissance de la chose louée, etc.

Il fut, de même, obligé de s'occuper, d'une façon très suivie, de la question des *échanges de matériel roulant*.

On a vu, sous le titre « Exploitation technique », comment cette question fut réglée, successivement, au cours de l'existence active de la Régie.

La cessation par celle-ci de l'exploitation du Réseau Rhénan-Westphalien, à partir du 16 Novembre 1924, fut portée, dès que possible et par divers avis, à la connaissance de tous les réseaux correspondants. Ces derniers furent priés, en même temps, d'activer la présentation ou l'examen de toutes les questions encore pendantes, notamment au sujet des échanges de matériel roulant et agrès.

Les réseaux s'empressèrent de donner suite à cette invitation et il en résulta, de Janvier à Mars 1925, un afflux de correspondances ayant trait aux questions de matériel roulant.

Pour régler cette partie considérable du travail de liquidation, on dut faire appel, en Mars 1925, à des ex-agents du Service Central de la Répartition à Mayence, qui prêtèrent leur concours jusqu'à la fin de l'année, tout en continuant, en tout ou en partie, leurs fonctions normales à leur réseau d'attache auquel ils étaient revenus. Après étude des dossiers par ces agents, le Bureau des Affaires Générales donnait suite aux réclamations dans le sens décidé par le Directeur de la Régie. L'échange de correspondance avec les divers réseaux intéressés fut très important.

On mit au point rapidement, sur la base du R.I.C., un certain nombre de décomptes de matériel voyageurs antérieurs au 10 Décembre 1923 restés en suspens.

De très nombreuses réclamations pour pertes d'agrès (bâches, cordes, chaînes, etc.), ou retard dans leur renvoi furent examinées et réglées suivant le régime sous lequel l'agrès était entré sur le Réseau de la Régie. A dater du 10 Décembre 1923, la Reichsbahn avait, en effet, par les accords

de Mayence, repris à son compte toutes les charges et tous les bénéfices des échanges de matériel roulant.

Des recherches fort longues durent être entreprises pour justifier des remises d'agrès de chargement aux correspondants. Il en fut de même pour plusieurs centaines de wagons signalés non rentrés par leurs réseaux propriétaires. A ce sujet, l'Office Central français du Mouvement des wagons (O.C.M.) prêta une aide très efficace au Service de Liquidation de la Régie. Le nombre des wagons dont on ne retrouva pas la trace fut ramené à quelques unités seulement.

Les décomptes de redevances calculées d'après les stipulations du R.I.V., présentés par les correspondants, exigèrent un examen particulièrement laborieux.

L'accord fut assez facilement réalisé sur les quelques décomptes concernant la période allant du 1^{er} Mars au 9 Décembre 1923, pendant laquelle la Régie prit à son débit la location des wagons étrangers, à charge de réciprocité pour le matériel allemand qui était sa propriété temporaire.

Mais certains cas, très importants comme conséquences pécuniaires possibles, firent l'objet de difficultés spéciales exposées ci-après :

Lorsque le Gouvernement allemand ordonna à ses cheminots de se mettre en grève, en Janvier 1923, des wagons français, belges, sarrois, hollandais, etc..., se trouvaient en Allemagne non occupée, d'autres sur le Réseau Rhénan-Westphalien. Ils durent subir du retard dans leur rapatriement, ainsi qu'une partie du matériel de même origine entré après le 1^{er} Mars 1923 sur les lignes exploitées par la Régie. En sens inverse, des véhicules roumains, tchèques, etc..., se trouvèrent immobilisés à l'Ouest du Rhin, par suite du manque d'échanges entre la Régie et la Reichsbahn.

Au sujet des redevances réclamées pour des wagons français, belges, sarrois, hollandais, etc..., passés sur les lignes des Territoires Occupés avant le 1^{er} Mars 1923, la Régie, — née seulement à cette date, — ne pouvait prendre à sa charge le retard dans le rapatriement de wagons acceptés par la Reichsbahn, qui avait abandonné l'exploitation des lignes en question, sans se préoccuper aucunement de ce qu'il adviendrait du matériel. La plupart des véhicules ainsi délaissés par la Reichsbahn étaient encore chargés lorsque la Régie commença son exploitation ; la majorité des destinataires ayant refusé d'en prendre livraison, sur l'ordre du Reich, la Régie n'avait aucun moyen de les libérer. Beaucoup de ces wagons étaient en épave et furent mis à la disposition du Service de Liquidation des marchandises en souffrance, dans les conditions qu'on a indiquées précédemment. La présence de ce matériel constitua une gêne considérable et entraîna des dépenses de personnel et de traction pour son garage, afin de libérer les voies de circulation.

La Régie repoussa, en conséquence, les débits de comptes d'échange afférents à la période antérieure à son existence.

Elle n'accepta pas davantage de créditer les Chemins de Fer polonais, roumains, tchéco-slovaques, hongrois, etc., des frais de séjour de leurs wagons sur les lignes situées à l'Ouest du Rhin, jusqu'au moment de la reprise du trafic avec la Reichsbahn (fin de la résistance passive). Jusqu'au 10 Décembre 1923, ainsi qu'on l'a vu sous le titre « Exploitation technique », la Reichsbahn se refusa, en effet, à tout trafic avec la Régie. Celle-ci ne pouvait donc accepter la charge du refus de celle-là de rapatrier le matériel étranger, contrairement aux prescriptions du paragraphe 4 du R.I.V. Les prétextes invoqués par la Reichsbahn ne pouvaient couvrir la responsabilité qu'elle avait encourue en exécutant les ordres du Reich. On ne saurait assimiler, en effet, à une interception momentanée des lignes, dans le sens du paragraphe 10-I-a du R.I.V., une interruption de service volontaire, comme celle qu'avait décidée le Gouvernement allemand, pour des raisons purement politiques, et dont il avait évidemment à supporter toutes les conséquences.

La Reichsbahn retint d'ailleurs sur ses voies, de Janvier à Décembre 1923, un grand nombre de wagons belges, français, sarrois et néerlandais. Elle refusa, ensuite, de verser aux réseaux intéressés le montant des frais de séjour s'élevant à une somme approximative de 2.500.000 francs (dont 861.000 francs pour les néerlandais seulement). Elle voulut justifier son refus de paiement par « l'interruption du trafic sur les lignes des Territoires Occupés, par suite de l'intervention des troupes françaises et belges dans le Territoire de la Ruhr, en Janvier 1923 », et laisser au compte de la Régie les frais de séjour en cause. Ses prétentions ne furent naturellement pas admises par celle-ci.

Par ailleurs, malgré l'engagement qu'elle en avait pris, lors des accords de Mayence, la Reichsbahn ne consentit pas, d'abord, à rembourser à la Régie le montant des dépenses engagées par elle pour l'établissement des documents d'échange aux gares de contact entre la Régie et les Réseaux français, sarrois, belge et hollandais, pour la période du 10 Décembre 1923 au 15 Novembre 1924.

Toutes ces questions, qui donnèrent lieu à des discussions interminables, durent être traitées par le Bureau des Affaires Générales de la Liquidation. On put aboutir finalement au règlement forfaitaire intervenu, le 12 Novembre 1925, entre la Régie et la Société des Chemins de Fer allemands, qui régla toutes ces difficultés en même temps que d'autres affaires d'espèce différente.

Ce règlement forfaitaire eut pour effet d'annuler toutes réclamations présentes ou futures, d'une nature quelconque, de la Régie à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, ou réciproquement ; d'autre part, la

Deutsche Reichsbahn Gesellschaft devait faire son affaire de toutes réclamations au sujet des échanges de matériel roulant, bâches et agrès divers, pour toute la durée de la Régie.

Il fallut cependant, dans la suite, rappeler ces conditions, à plusieurs reprises, au Service Central des wagons à Berlin, avant qu'il acceptât certaines charges qui lui incombait formellement.

La préparation des discussions qui aboutirent à l'accord forfaitaire du 12 Novembre 1925 rappelé ci-dessus, puis la poursuite de l'exécution des clauses de cet accord, dès qu'il fut approuvé par les Gouvernements et Organismes intéressés, furent une lourde tâche pour le Bureau des Affaires Générales.

Ce Bureau fut dissous en fin Avril 1926. A cette époque, les sections de la Division de la Comptabilité Générale et des Finances furent réunies et leurs attributions confondues ; ce changement permit de réduire à 7 agents l'effectif total de la division.

2° Questions du Service de l'Exploitation.

La charge de reprendre la suite de ce Service fut partagée entre les Offices de Paris et de Mayence. Ce dernier eut à connaître des réclamations relatives au transport des marchandises (pertes, avaries, détaxes, etc.), réclamations administratives ou judiciaires. Toutefois, la comptabilité des règlements effectués par l'Office de Mayence fut reportée à Paris, comme on le verra plus loin. L'encaissement des redevances restant dues par des embranchés, tenanciers de buffets, buvettes, locataires du Réseau, etc., fut poursuivi par la Section des Recettes et par celle du Contentieux.

La Comptabilité du Service de l'Exploitation avait été poussée très activement et la tâche de l'Office de Liquidation en fut facilitée d'autant.

3° Questions du Service de la Voie, des Travaux et des Bâtiments.

Certaines questions intéressant ce Service furent examinées par l'Office de Bruxelles. Celui de Paris eut surtout à s'occuper des affaires ayant trait à des fournitures qui avaient été faites aux Approvisionnements Généraux de la Voie ; il eut, en outre, à clôturer la comptabilité du Service de la Voie, des Travaux et des Bâtiments et à présenter celle-ci au Contrôle Financier.

4° Questions du Service du Matériel et de la Traction.

Le Service du *Matériel* avait passé aux agents chargés de la Liquidation un certain nombre d'affaires en cours à la fin de Novembre 1924 : réclamations de fournisseurs, demandes de renseignements, instances introduites devant les Commissions Judiciaires Mixtes, etc. La plupart de ces affaires avaient de l'importance. Elles purent toutes être clôturées dans des conditions très satisfaisantes.

Pour le Service de la *Traction*, il restait en instance, en fin 1924, le règlement avec la Reichsbahn des prestations réciproques de locomotives et de personnel. L'équilibre de ces prestations avait pu être réalisé pour la zone de Cologne. L'accord fut aisé, sur les décomptes, pour les lignes aboutissant à Limbourg et Höchst ; mais on ne put arriver à une entente au sujet des prestations fournies par le dépôt de Dortmund à partir du 9 Octobre 1924.

Cette question fut résolue par l'accord du 12 Novembre 1925, dont il a été question ci-dessus, comportant, pour en finir, l'abandon de revendications réciproques, de la part de la Régie comme de la Reichsbahn.

La *comptabilité* du Service du Matériel et de la Traction était à jour lors du départ de Mayence. Les écritures comptables de ce Service purent ainsi être clôturées rapidement.

5° *Questions des Magasins Généraux d'Exploitation.*

Lors du départ de Mayence de la Régie, ces Magasins, qui dépendaient du Service de la Comptabilité Générale, avaient des litiges en instance, en grande majorité au sujet d'opérations faites dans les derniers temps de l'exploitation. Les dossiers furent passés au Service de Liquidation qui continua les correspondances engagées ; au bout de quelques mois, toutes ces affaires purent être réglées dans des conditions des plus satisfaisantes.

6° *Questions du Service des Approvisionnements Généraux.*

Ce Service s'était mis d'accord avec les délégués de la Société des Chemins de Fer allemands, aux Conférences de Septembre et d'Octobre 1924, au sujet des conditions dans lesquelles la fourniture des combustibles, objets et matières nécessaires à l'exploitation du Réseau, continuerait à être assurée.

Il fut décidé, d'une part, que la Régie ne passerait plus aucun marché, ni commande, sauf dans le cas d'absolue nécessité ou sur demande spéciale des représentants de la Reichsbahn, d'autre part, qu'elle userait de tout son pouvoir pour que tous les ordres de fournitures déjà passés fussent exécutés avant la date du transfert (indéterminée encore à ce moment). Seuls, quelques marchés de combustibles devaient être continués pendant plusieurs semaines, en particulier un marché conclu avec les Mines domaniales de la Sarre expirant seulement fin Décembre.

Au cours de la Conférence des 4/5 Octobre 1924, on se rendit compte que certains fournisseurs ne respectaient pas les délais de livraison imposés quelles que fussent les instances faites. Il fut alors convenu (Conférence de Mayence du 5 Octobre 1924) que la Régie et la Société des Chemins de Fer allemands paieraient, chacune pour son compte, les livraisons qui leur seraient parvenues pendant leur gestion. Pareille convention était, d'ailleurs, nécessaire pour les fournitures de charbon qui devaient se continuer après le 15 Novembre, comme il vient d'être indiqué à l'alinéa précédent.

La remise aux Allemands du cordon douanier occidental, le 20 Octobre 1924, occasionna quelques difficultés dans la réalisation de ces dispositions. Du fait de cette remise, la convention intervenue jadis entre le Service interallié des Douanes et la Régie devenait caduque. Par suite, les nouveaux cadres allemands réinstallés dans les postes douaniers, privés tout d'abord d'instructions, retardèrent d'une façon générale les envois de marchandises destinées à l'exploitation du Chemin de Fer. Comme, d'autre part, le contrôle des réceptions en usines était renforcé pour éviter tout mécompte dans les livraisons et que les fournisseurs pressés de respecter les délais impartis accéléraient leurs envois, cette situation se traduisait, vers le 10 Novembre, par des arrivages particulièrement importants dans les Magasins destinataires.

Le personnel de ceux-ci, malgré tout son dévouement, ne put assurer la reconnaissance complète de toutes les fournitures arrivées jusqu'au 15 Novembre au soir. Le 16 au matin, les Allemands prenaient possession des installations et commençaient, pour leur compte, l'exploitation de l'ancien Réseau de la Régie.

Toutes ces difficultés, quoi qu'on eût fait pour les éviter, devaient forcément entraîner un certain flottement lors du changement de gestionnaires des Magasins.

Conformément à ce qui avait été convenu avec les Allemands, le Service des Approvisionnements fit assurer le paiement des factures relatives aux livraisons arrivées à destination et reconnues avant le transfert. Il passa à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, à la suite d'un accord avec celle-ci et après pointage des livres de commandes, les factures se rapportant aux fournitures pour lesquelles aucun procès-verbal de réception définitive n'avait pu être établi par les magasins intéressés de la Régie.

La Reichsbahn fut ainsi mise en possession, du 17 Novembre au 10 Décembre, de 800 factures environ, pour 7.702.084 fr. 99 c. et 721.868,27 Rmk., soit, ensemble, près de 11 millions de francs dont 3.500.000 francs pour les combustibles et 7.500.000 francs pour des marchandises diverses qui, toutes, correspondaient à des autorisations d'achat délivrées par le Contrôle des dépenses engagées.

Aucune remarque ne fut formulée par la Reichsbahn au sujet de ces factures jusqu'en Janvier 1925, époque où elle commença à renvoyer à l'Office de Liquidation, à Paris, des lots de factures relatives à des marchandises qu'elle affirmait n'avoir ni reconnues, ni reçues, après le 15 Novembre.

Plus de 500 factures rentrèrent ainsi, en quelques mois, à l'Office de Paris qui dut, pour chaque cas, établir la date d'arrivée à destination de la fourniture ou, tout au moins, la date de passage au point frontière.

Ces recherches devaient, à première vue, exiger un travail considé-

rable et minutieux. Mais, grâce à l'obligeance de l'Office Central français du Mouvement des wagons et au concours des Réseaux français et belges, il fut possible de déterminer assez rapidement et avec certitude la date d'entrée en Territoire rhénan des marchandises expédiées de France et de Belgique. Pour les fournitures faites par des firmes allemandes, les recherches furent beaucoup plus laborieuses. Il fallut plusieurs mois de travail pour répartir les charges entre la Régie et la Reichsbahn, dans la majeure partie des cas douteux. Certains d'entre eux, très complexes, ne purent être réglés avant la fin de 1925.

Pour les fournitures autres que les charbons, la Régie reprit finalement à sa charge un certain nombre de factures, dont elle n'avait plus le moyen de faire application à des marchandises reçues après son départ ou laissées à la Reichsbahn.

La question du paiement des combustibles, après échange de correspondance avec la Reichsbahn, fut réglée forfaitairement à la fin de Juin 1925, devant l'impossibilité d'opérer un pointage complet des arrivages et des déchargements sur parcs. La Régie acceptait d'effectuer un versement forfaitaire de 200.000 Rmk. (900.000 francs) à la Reichsbahn, celle-ci prenant, en contre-partie, l'engagement de désintéresser tous les fournisseurs de combustibles.

b) Contrôle des Recettes.

3 agents du Contrôle Central des Recettes de la Régie furent désignés pour la liquidation de ce Service, à Paris. Ils furent remis à disposition de leur réseau d'origine au fur et à mesure de l'avancement du travail : l'un après un délai de 6 mois, le second au 1^{er} Septembre 1925, le dernier à la fin de 1925.

Aussitôt après le triage et le classement des dossiers et des documents comptables ramenés d'Allemagne, il fallut pointer d'urgence pour environ 30 millions de francs de bordereaux de versements avec les écritures des gares, des caisses principales et de la Comptabilité Générale (chèques), afin d'exercer sans retard les recours éventuellement nécessaires. La clôture des écritures des gares et des Directions régionales s'opéra dans de bonnes conditions, après apurement des comptes de régularisations qui comportaient plus de 2.500 postes.

Les comptes de trafic direct, voyageurs et bagages, pour la période du 28 Octobre au 15 Novembre 1924, furent assez rapidement mis au point avec les réseaux correspondants. Il en fut de même pour les décomptes de trafic direct G.V. et P.V., d'Octobre et de Novembre, et pour le règlement, avec les Chemins de Fer belges, des comptes de la ligne de Montjoie.

De nombreux dossiers relatifs à des encaissements de taxes, de débours,

de reprises, etc., reçurent entre temps la suite qu'ils comportaient. La période de Janvier à Mars 1923 provoqua, en particulier, de multiples demandes de la part des Réseaux français et belges. Les recherches furent d'autant plus longues et délicates qu'il s'agissait de la période si troublée d'abandon du Chemin de Fer par les Allemands, de l'exploitation militaire et de la prise du service par la Régie.

Dès Novembre 1924, les états des recettes réelles avaient été arrêtés jusqu'à fin Juillet 1924. Toutes les régularisations furent opérées dans les états des mois d'Août, de Septembre, d'Octobre (du 1^{er} au 27) et de Novembre (du 28 Octobre au 15 Novembre), selon qu'elles se rapportaient, d'après les Accords de Londres, à la période d'exploitation pour le compte respectif de la Caisse des Gages, de l'Agent Général des paiements des Réparations ou de la Société allemande des Chemins de Fer.

L'étude des décomptes pour la zone de Cologne fut ardue et ne prit fin que par l'accord forfaitaire intervenu le 12 Novembre 1925 avec la Société allemande des Chemins de Fer dont il a été question plus haut. Les deux parties ont convenu de faire abandon de leurs revendications réciproques sur ce point et de considérer ce compte comme réglé définitivement.

Pendant le premier semestre 1925, des factures, pour un total de plus de 10 millions de francs, furent dressées et présentées aux débiteurs autorisés à régler mensuellement leurs frais de transports : Office des Houillères Sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, Comptoir belge des Charbons allemands, Services de Restitution, etc. La liquidation des comptes de ces débiteurs fut terminée en Août 1925, en parfait accord avec les Services intéressés.

Au cours des pourparlers préliminaires à l'accord forfaitaire du 12 Novembre 1925, la Régie fut amenée à reprendre dans ses comptes les sommes dues à la Société des Chemins de Fer allemands par l'Office des Houillères Sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, pour les transports de réparations ayant transité par la zone de Cologne durant la période du 1^{er} Septembre au 15 Novembre 1924. Cette question pouvait ainsi être réglée avec la Reichsbahn en même temps que celles qui étaient restées en instance entre celle-ci et la Régie ; l'accord du 12 Novembre 1925 fut discuté en tenant compte de la cession des droits de la Reichsbahn vis-à-vis de l'Office des Houillères Sinistrées.

L'établissement des comptes des Transports militaires fut, de même, poursuivi très activement. Les chiffres de la période du 28 Octobre au 15 Novembre 1924 furent arrêtés en Février 1925 par le Service de la Liquidation. Les factures des frais de transport de Juillet et d'Août 1924 furent passées à la Caisse des Gages le 6 Février 1925, suivant le processus habituel. Toute la question des Transports militaires pendant la première période d'exploitation de la Régie était ainsi définitivement close.

Dans les premiers mois de 1925, les Armées alliées conclurent directement avec la Reichsbahn des arrangements pour des Transports militaires, en y comprenant ceux effectués par la Régie pendant la période du 1^{er} Septembre au 15 Novembre 1924. Cette question se trouvant ainsi réglée en dehors de la Régie, une restriction à son sujet fut faite lors de l'accord forfaitaire du 12 Novembre 1925 et le montant des frais de transports envisagés fut contre-balancé par une écriture en dépenses pour ordre.

Au moment de la cessation de son exploitation, la Régie ne put remettre immédiatement aux ayants droit toutes les sommes encaissées des destinataires comme « remboursements ». Plus de 800 réclamations durent être examinées par le Service de Liquidation. La plupart, d'ailleurs, furent reconnues non fondées et les preuves du paiement purent être présentées aux Commissions Judiciaires Mixtes dans de nombreux cas.

En Octobre 1925, il fut possible d'opérer les dernières régularisations comptables et d'arrêter les recettes définitives des mois d'Août à Novembre 1924. Peu après, la comptabilité du Contrôle des Recettes fut clôturée de façon complète, faisant ressortir les résultats qui apparaissent dans les tableaux figurant à l'Historique Général de la Régie, Chapitre IX.

Le Contrôleur Financier, dans son Rapport du 7 Décembre 1925, marqua son complet accord sur les méthodes suivies et sur les chiffres présentés.

c) Comptabilité du Service des Réclamations.

Lors du départ de ce Service de Mayence, le 31 Décembre 1924, la ventilation et la prise en comptabilité budgétaire des indemnités et des détaxes payées étaient effectuées jusqu'au mois d'Avril 1924 inclus.

Il avait été prévu, tout d'abord, que les paiements faits à partir du 1^{er} Mai 1924 seraient ventilés par des agents de la 50^e Section C.F.C.F., à mettre à la disposition de l'Office de Liquidation de la Régie, à Mayence, où toutes les archives du Service furent en conséquence laissées, comme on l'a vu.

En fin Mars 1925, il parut préférable, pour en terminer plus rapidement, de décharger l'Office de Mayence de cette partie du travail de liquidation et de l'attribuer à l'Office de Paris.

Les 6 caisses d'archives laissées à Mayence furent donc amenées à Paris, rue de Bucarest, et l'on fit appel à 2 agents du bureau comptable du Service des Réclamations pour suivre les affaires encore en instance.

Il fallait comptabiliser toutes les opérations pour la période du 1^{er} Mai au 15 Novembre 1924, ainsi que les règlements opérés depuis cette dernière date par l'Office de Mayence, réclamer les quotes-parts ou les adhésions des

réseaux correspondants pour les règlements en compte commun relatifs aux transports internationaux, et donner suite à plus de 200 demandes d'intervention de la Régie parvenues des Chemins de Fer en relation avec elle.

Au 15 Août 1925, toute la période antérieure au 15 Novembre 1924 était apurée. Les ventilations avaient porté sur plus de 3.000 règlements d'une importance totale de :

6.697.446 fr. 32 c. pour détaxes ;
1.855.709 fr. 48 c. pour indemnités.

A ce moment, l'effectif du Service fut réduit à un seul agent. Pour ne pas retarder la clôture des écritures du Contrôle des Recettes, il fut décidé de ne plus diminuer désormais les chiffres des recettes du montant des détaxes consenties, mais de porter celles-ci en dépenses, au même titre que les indemnités.

Le travail fut continué très activement. A partir du 1^{er} Mai 1926, les opérations étaient suivies au jour le jour. L'agent de la comptabilité du Service des Réclamations fut alors chargé d'assurer, en même temps, le service de caisse.

Pour la période postérieure au 15 Novembre 1924, les paiements ont atteint :

pour les détaxes : 1.909.989 fr. 72 c. ;
pour les indemnités : 3.623.564 fr. 50 c.

Dans l'ensemble, la section eut à s'occuper, à Paris, de 13.215 règlements, atteignant au total 8.607.436 fr. 04 c. pour les détaxes et 5.479.273 fr. 98 c. pour les indemnités. Les reprises opérées sur les réseaux représentèrent une somme de 595.137 fr. 26 c. ; elles donnèrent lieu à l'établissement de 1.239 états de répartition au prorata kilométrique, et à l'envoi de près de 2.000 lettres aux différents réseaux et services.

Les Chemins de fer correspondants ont, de leur côté, soumis à l'accord de la Régie 687 états de répartition, comportant un débit total de 195.217 fr. 45 c. pour les quotes-parts de la Régie.

d) Caisse Centrale.

La Caisse Centrale cessa ses opérations avec le public, à Mayence, le 27 Décembre 1924, pour réserver les derniers jours du mois au versement de l'encaisse aux comptes en banques de la Régie et à l'empaquetage des pièces de caisse à expédier à Paris.

Celles-ci parvinrent le 7 Janvier au Siège de la Liquidation, rue de Bucarest, où le premier travail des 2 agents désignés pour la section fut d'assurer un nouveau classement des archives et des pièces en instance

de paiement. Dans un but de sécurité, un pointage sérieux de ces dernières fut opéré ; il importait, en effet, d'éviter tout double emploi. Le nombre des documents était fort considérable, d'une part, à cause de l'établissement de mandats pour les règlements afférents à chacune des trois périodes comptables pour lesquelles la Régie avait à tenir une comptabilité séparée, en conformité des Accords de Londres, d'autre part, parce que les nombreux mandats restés impayés dans les Caisses principales et les gares avaient été repassés, en fin Décembre, à la Caisse Centrale.

Après cette vérification, les mandats à payer furent classés suivant une nouvelle formule, afin de pouvoir régler par un seul chèque tous les mandats établis au nom d'un même bénéficiaire.

Le 13 Février 1925, la Caisse avait plus de 3.500 mandats vérifiés et classés. La section de la dépense lui passait journallement une moyenne de 60 mandats nouveaux. Grâce au renfort provisoire de 4 agents, prélevés sur l'effectif des autres sections, plus de 4.200 mandats furent payés en un mois de temps.

Dès le 20 Mars, tout l'arriéré était apuré et les mandats réglés au jour le jour ; par ailleurs, les demandes de remboursement de Billets de la Régie avaient reçu la suite qu'elles comportaient.

A partir du 31 Mars, l'effectif de la Caisse fut réduit à un employé chargé de continuer les opérations de caisse et de reporter dans le journal, suivant la classification budgétaire, toutes les écritures qui, depuis le 22 Décembre 1924, n'avaient plus été passées que dans les livres auxiliaires.

Au 1^{er} Mai 1926, on fusionna la section de la Caisse Centrale avec celle de la Comptabilité des Réclamations, et un seul agent eut à assurer le travail.

A cette date, le Service de Liquidation avait émis 9.061 chèques, sur 4 banques, ordonné plus de 600 virements de comptes et effectué près de 2.000 règlements en espèces.

e) Recettes et Écritures.

Dans les premiers temps, après le transfert de la Comptabilité Générale à Paris, le travail « écritures » se trouva retardé par l'arriéré des autres sections, notamment des caisses des services régionaux, et le personnel dut être réparti de façon à aider provisoirement les bureaux les plus chargés.

Dès que l'arriéré fut résorbé, vers la fin de Février 1925, on s'attacha à la liquidation des comptes des correspondants : réseaux voisins, paiements à terme de frais de transport, fournisseurs, services interalliés, cautionnements, caisse de maladie, etc. Les opérations à régulariser

portaient sur plus de 100 millions de francs. Les Réseaux français et belges, notamment, avaient dû retarder l'envoi de leurs factures à cause des difficultés de décompte des salaires des agents revenus de la Régie.

Le 30 Janvier 1925, les restes à recouvrer furent évalués à 74 millions 069.641 fr. 76 c., compte non tenu du trafic de la zone de Cologne, dont il a été question sous le titre « Contrôle des Recettes », ni des factures du Service du Domaine restées en suspens.

Au 25 Mars, les restes à recouvrer n'atteignaient plus que 33 millions 445.456 fr. 64 c. dont 21.619.400 fr. 80 c. d'évaluation des Transports militaires du 1^{er} Septembre au 15 Novembre 1924.

Les régularisations se poursuivirent avec moins de rapidité au fur et à mesure de la clôture des comptes de correspondants, comme il arrive toujours en pareil cas, les affaires les plus difficiles et par conséquent les plus longues à traiter restant généralement pour la fin. Elles réduisirent successivement les restes à recouvrer « espèces » à :

8.389.704 fr. 26 c. au 15 Avril 1925 ;
7.267.698 fr. 63 c. au 15 Juin 1925 ;
3.642.175 fr. 14 c. au 15 Septembre ;
1.943.672 fr. 17 c. au 31 Décembre ;
854.244 fr. 28 c. au 30 Juin 1926.

Les « restes à payer » suivirent, concurremment, une diminution analogue comme on le verra au paragraphe « Dépenses et mandatements ».

Lors du transfert du Réseau de la Régie à la Reichsbahn, celle-ci avait consenti, moyennant le dépôt d'une provision suffisante, à effectuer des paiements pour le compte de la Régie (indemnités, détaxes, etc...). Il avait de même été convenu qu'elle poursuivrait, au bénéfice de la Régie, l'encaissement de nombreuses redevances restées impayées. Bon nombre de locataires, raccordés, usagers, buffetiers, etc. de la Régie, dès qu'ils avaient appris la conclusion des Accords de Londres, avaient, en effet, cherché mille prétextes pour retarder le paiement des taxes, locations, etc., qu'ils lui devaient.

La Section des Recettes fut amenée, dès Mars 1925, à vérifier, poste par poste, les milliers d'encaissements de ce genre de créances effectués par les gares, au cours des derniers mois d'exploitation et, ensuite, par la Reichsbahn. Ce pointage fit ressortir de très nombreux impayés. Pour les factures primitives rentrées sans suite, de nouveaux titres d'encaissements durent être remis à la Reichsbahn. Mais, comme il fallait s'y attendre, les résultats ne furent guère brillants.

Sur un total de près de 3.500.000 francs de factures passées à la Reichsbahn, celle-ci n'avait encaissé qu'environ 330.000 francs au 10 Juillet 1925.

Au 20 Août, les factures présentées en paiement, à l'intervention de

la Reichsbahn, dépassaient le montant total de 4 millions de francs, dont plus de 3.500.000 francs restaient encore impayés après une seconde présentation.

Au cours des discussions avec ses représentants, qui aboutirent à l'Arrangement forfaitaire conclu le 12 Novembre 1925 dont on a déjà parlé, la Régie céda en bloc à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft ses droits d'encaissement sur locations ou redevances concernant les terrains, locaux ou immeubles du Chemin de Fer, qui lui restaient dues, le règlement forfaitaire intervenu tenant compte de cette cession. Elle passa ainsi à la Reichsbahn, au début de 1926, environ 4.200 factures à encaisser et les relations avec celle-ci par compte courant réciproque prirent fin le 25 Février 1926.

C'était la seule solution possible, en raison de la mauvaise volonté évidente des débiteurs de la Régie, de la difficulté de les poursuivre maintenant que la Régie avait quitté les Territoires rhénans, et du manque d'empressement de la Reichsbahn à faire rentrer les créances de la Régie pour le compte de celle-ci. Le règlement forfaitaire intervenu avec la Reichsbahn a certainement repris les créances dont nous nous occupons pour une valeur plus grande que celle des recouvrements qu'aurait pu finalement réaliser la Régie.

Les écritures des recettes purent être poussées rapidement, au fur et à mesure de l'avancement du travail du Contrôle des Recettes. Seules les recettes diverses en dehors du trafic exigèrent un travail de pointage, fort long d'ailleurs, vérifié en détail par le Contrôle Financier.

La clôture des écritures budgétaires de dépenses incombait à la section des dépenses.

Au fur et à mesure des possibilités, les comptes de trésorerie furent clôturés successivement. La plupart d'entre eux ne présentèrent pas de difficulté spéciale. En fin 1925, la grande majorité des comptes de correspondants (sauf les banques avec lesquelles les opérations continuaient), avaient été arrêtés en parfait accord.

Pour éviter des travaux considérables et improductifs, certaines simplifications furent appliquées, avec l'assentiment du Contrôle Financier. C'est ainsi que le solde du compte « Opérations pour le compte de Services ou de tiers » fut passé en bloc aux « Recettes diverses et accidentelles » pour 13.270.339 fr. 39 c., au lieu d'être ventilé par articles, chapitres et paragraphes de la répartition budgétaire des dépenses et soustrait ensuite de celles-ci.

Le compte « Gares, stations et Caisses principales », qui constituait à la Comptabilité Générale la contrepartie des opérations du Contrôle des Recettes exigea, lui, de longs pointages. Ceux-ci, pratiqués normalement 2 ou 3 mois après la date des opérations effectives, avaient dû être

suspendus lors du transfert. Les opérations du compte qui nous occupent portaient, d'ailleurs, sur un ensemble de près de 5 *milliards et demi de francs*.

Au 30 Juin 1926, la clôture définitive des comptes budgétaires, des comptes de trésorerie et des comptes d'ordre, laissait apparaître une différence de 34.563 fr. 54 c. entre la situation comptable et celle de la trésorerie, au profit de cette dernière. Toutefois, après certaines rectifications ultérieures, cet en-trop en caisse fut ramené à **25.584 fr. 86 c.**, seulement, chiffre qu'on peut considérer comme insignifiant eu égard au volume des opérations, *faites par plus de 2.000 caisses en service, en 9 devises différentes, et portant sur une période de près de 2 années.*

A titre indicatif, les opérations passées par les comptes de trésorerie ont atteint, en chiffres ronds, un total de 30 *milliards de francs*, se décomposant comme suit :

Comptes de services spéciaux.....	2.100 millions.
Comptes de correspondants.....	5.250 —
Comptes divers	10.500 —
Caisse Centrale	11.960 —

Pour les comptes d'ordre, les opérations ont dépassé le total de 20 *milliards de francs*.

Ces chiffres donnent une idée de l'ampleur considérable des opérations de la Régie durant la période de son activité, et de ce qu'a été, par voie de conséquence, l'importance des Services de Liquidation de cet organisme.

Le faible écart cité plus haut, de 25.584 fr. 86 c., mis en évidence par cette liquidation, entre le solde comptable et le solde de Caisse, démontre, de son côté, la régularité et la précision d'autant plus appréciables de ces opérations qu'elles se sont déroulées dans des conditions *extraordinairement anormales*.

L'effectif de la Section des Recettes et Écritures, fixé à 8 agents au début de l'installation à Paris, fut ramené successivement à :

- 6 employés au 1^{er} Mars 1925 ;
- 4 employés au 1^{er} Septembre ;
- 2 employés au 1^{er} Janvier 1926.

Cette Section fut, en Août 1926, réunie aux autres pour ne plus former qu'un seul Bureau comme on l'a dit précédemment.

f) Dépenses. Mandatements et Vérifications.

Le mois de Janvier 1925 fut nécessaire, tout entier, pour le déballage, le triage et le reclassement des documents ramenés de Mayence par cette Section, la plus chargée d'archives.

Des décisions, basées sur les dispositions des Décrets des 1^{er} et 31 Mars 1923, vinrent modifier comme il convenait les délégations données le 5 Avril 1923 aux Chefs de Service pour mandater, en qualité d'Ordonnateurs secondaires, les dépenses de la Régie. Le mandatement sur comptes budgétaires fut autorisé pour chacun des Offices de Bruxelles et de Paris ; ce dernier, seul, fut cependant admis à régler les dépenses sur comptes de Trésorerie.

L'Office de Mayence fut doté d'une avance de 40.000 francs pour le paiement des indemnités et des détaxes inférieures à 5.000 francs ou 1.000 Reichmarks. Les autres dépenses du Service des Réclamations, à Mayence, devaient être payées par l'Office de Paris, notamment les indemnités et les détaxes supérieures à la limite citée plus haut, pour lesquelles l'autorisation du Directeur de la Régie était requise, les traitements et les indemnités dus au personnel, les versements en exécution des jugements des Commissions Judiciaires Mixtes, etc.

Une situation provisoire des comptes fut élaborée dès que possible, premier jalon du travail comptable de liquidation.

Le 5 Février 1925, il restait à établir plus de 3.000 mandats budgétaires pour des opérations faites en Allemagne, au moment du transfert de la Régie et de la suppression des services régionaux. Il restait également à examiner plusieurs centaines de réclamations d'agents, de fournisseurs, d'usagers, etc., — à clôturer les livres des services régionaux, après avoir donné aux observations du Contrôle Financier la suite qu'elles comportaient, — à présenter les documents comptables des mois d'Octobre à Décembre de tous les Services au Contrôle des Dépenses Engagées, etc. L'une des parties les plus délicates du travail comptable devait être la ventilation d'environ 275 millions de francs de dépenses, entre les 3 périodes de gestion de la Régie fixées par les Accords de Londres.

A la date précitée du 5 Février 1925, les évaluations fixèrent à environ 120 millions les sommes restant à payer.

La Trésorerie disposant de 230 millions de francs, un versement de 61.926.702 fr. 10 c. fut effectué, le 6 Février, à la Caisse des Gages, à valoir sur les bénéfices de la première période (priorité belge).

Au 25 Mars suivant, grâce à un effort concentré particulièrement sur les opérations de la Caisse et de la Section des Dépenses, la situation, encore très approximative, présentait les chiffres ci-après :

Dépenses restant à imputer	Fr.	217.241.000
Évaluation des sommes restant à payer.....		85.540.000

Un mois plus tard, sur le vu de nouvelles évaluations, un versement de 10 millions fut encore fait, à valoir sur les bénéfices de la première période d'exploitation.

La situation arrêtée au 15 Juin précisait l'état d'avancement des travaux, et les chiffres cités plus haut étaient devenus :

Dépenses restant à imputer.....Fr.	173.509.000
Évaluation des sommes restant à payer.....	78.993.000

Elle fut suivie d'un nouveau versement conditionnel de bénéfices, pour la première période, de 12 millions.

Pour bien fixer les idées, il importe de signaler ici que, parmi les restes à payer, figuraient des postes importants non susceptibles de règlement immédiat, notamment :

— celui de prestations éventuellement au compte de la Régie, après le 1^{er} Septembre 1924, portant sur 32.800.000 francs. Cette question ne put être réglée que le 16 Avril 1926, par l'arbitrage de M. T.-N. Perkins, délégué américain à la Commission des Réparations ;

— celui du paiement d'indemnités pour pertes, avaries, accidents de travail, accidents de personnes étrangères au service, en exécution des jugements des Commissions Judiciaires Mixtes, etc., pouvant porter sur plus de 20 millions de francs ;

— celui du règlement des comptes des réseaux métropolitains et du remboursement à ceux-ci des traitements, salaires, etc., payés par eux pour le compte de la Régie, soit plus de 15 millions de francs, pour lesquels il fallait attendre les factures des réseaux ;

— celui de la clôture des opérations d'émission des Billets de la Régie.

Naturellement, ces postes figuraient aussi parmi les dépenses restant à imputer.

En prévision de l'Arrangement envisagé entre la Régie, d'une part, l'Agent Général des paiements des Réparations et la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, d'autre part, pour régler forfaitairement les comptes des deuxième et troisième périodes d'exploitation de la Régie, l'activité de la Section des Dépenses fut portée surtout sur l'imputation des dépenses et la clôture des comptes de Trésorerie. Les résultats obtenus sur ces points facilitèrent sérieusement l'Arrangement en question, qui fut conclu, comme on l'a vu, le 12 Novembre 1925, et dont les stipulations suivantes intéressèrent la Section des Dépenses dont nous nous occupons :

En vertu des Accords de Londres d'Août 1924, la Régie devait reverser ses bénéfices nets à l'Agent Général des Paiements des Réparations pour la période du 1^{er} Septembre au 27 Octobre 1924 inclus, et à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft pour la période du 28 Octobre au 15 Novembre 1924.

La Régie a tout d'abord versé ainsi 45 millions de francs, à valoir sur les bénéfices réalisés du 1^{er} Septembre au 27 Octobre 1924, et 20 millions de francs, à valoir sur les bénéfices de la période du 28 Octobre au 15 Novembre 1924.

La détermination du reliquat exact des bénéfices revenant à chacune des périodes d'exploitation de la Régie devant exiger un temps assez long, des pourparlers furent engagés entre la Régie (d'accord avec les Gouvernements français et belge) et la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (d'accord avec le Gouvernement allemand) en vue d'aboutir au plus tôt à un règlement forfaitaire général et définitif de la gestion de la Régie pour la période du 1^{er} Septembre au 15 Novembre 1924.

Après examen des revendications et des observations réciproques, le Directeur de la Régie et les Représentants de la Reichsbahn convinrent que :

1^o le solde des bénéfices de la Régie, pour son exploitation du 1^{er} Septembre au 15 Novembre 1924, serait fixé globalement à 30 millions de francs français, étant entendu, d'une part, que la Reichsbahn ferait abandon à la Régie, comme on l'a vu précédemment, de sa créance sur l'Office des Houillères Sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais pour les transports de Réparations à travers la zone de Cologne, durant la dite période du 1^{er} Septembre au 15 Novembre 1924, d'autre part, que les bénéfices visés ne feraient pas état du montant des transports militaires effectués par la Régie pendant la période du 1^{er} Septembre au 15 Novembre 1924 : ces transports militaires devaient faire l'objet d'un règlement à part entre les Autorités alliées et allemandes intéressées ;

2^o les 57/75^e du solde précité de 30 millions s'appliqueraient à la période du 1^{er} Septembre au 27 Octobre et les 18/75^e à la période du 28 Octobre au 15 Novembre 1924 ;

3^o la Régie mettrait en réserve une somme de 32.800.000 francs jusqu'au règlement définitif de la question des prestations qui lui avaient été faites postérieurement au 31 Août 1924. (On a vu que ce règlement définitif a été l'objet de l'arbitrage de M. T.-N. Perkins, le 16 Avril 1926) ;

4^o la Régie céderait en bloc à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft et, tel qu'il existerait, son droit d'encaissement de locations, redevances, etc., sur terrains, locaux ou immeubles du Chemin de Fer, qui lui restaient dues, et remettrait à la Reichsbahn les factures non encaissées qu'elle posséderait à ce sujet ;

5^o le règlement forfaitaire aurait pour effet d'annuler toutes réclamations présentes ou futures, d'une nature quelconque, de la Régie à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, ou réciproquement ;

6^o la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft ferait, d'autre part, son affaire :

— de toutes les réclamations des Services des Douanes allemandes, concernant les faits postérieurs au 20 Octobre 1924, la Régie prenant, de son côté, à sa charge, les réclamations des Douanes françaises et belges pour des faits antérieurs au 21 Octobre 1924 ;

— de toutes autres réclamations contre la Régie se produisant après le règlement forfaitaire et concernant des faits postérieurs au 31 Août 1924, à l'exception des réclamations se rapportant à des dommages corporels ou matériels causés au public par des incidents d'exploitation sur le Réseau de la Régie ;

— de toutes réclamations au sujet des échanges de matériel roulant, bâches et agrès divers, pendant toute la durée de la Régie ;

— de la totalité de l'indemnité de 2 semaines accordée aux auxiliaires de la Régie non titularisés, en suite de la Conférence de La Haye du 19 Décembre 1924 ;

7° les clauses des Accords de Mayence du 4 Octobre 1924 resteraient en vigueur en tant qu'elles ne seraient pas contraires à celles de l'Arrangement ;

8° le règlement forfaitaire serait établi sous réserve de son approbation finale par les Gouvernements français, belge et allemand, et sous celle de l'Agent Général des Paiements des Réparations pour ce qui concernait le règlement des bénéfices nets de la Régie pendant la période du 1^{er} Septembre au 27 Octobre 1924. L'approbation de chaque partie devrait intervenir avant le 30 Novembre 1925. Dans les 8 jours qui suivraient cette approbation, la Régie verserait à la Caisse des Gages le solde de 30 millions de francs dont il est question au 1° ci-dessus.

Cet Accord simplifia de façon appréciable le travail comptable de la Liquidation. Il permit, en effet, d'éviter, notamment, la ventilation entre les 3 périodes de gestion, ou la réimputation, de plus de 35.000 postes de dépenses.

Dès qu'il fut approuvé par tous les intéressés, la somme de 30 millions, fixée au paragraphe 1° de l'Accord, fut versée dans les conditions prescrites par le paragraphe 8°.

L'effectif de la Section des dépenses put alors être réduit, en fin Décembre 1925, de 8 à 4 agents. Ceux-ci furent chargés d'arrêter définitivement les comptes de Trésorerie, d'examiner les observations du Contrôle Financier et de préparer le compte définitif de gestion.

Une nouvelle réduction de l'effectif coïncida, en Avril 1926, avec la réunion des diverses sections en un seul bureau.

En conformité de l'arbitrage du 16 Avril 1926, de M. T.-N. Perkins, la somme de 32.800.000 francs, que la Régie avait mise en réserve, fut versée par elle à la Caisse des Gages, en même temps qu'une autre somme de 25 millions de francs était versée au Gouvernement belge, le tout à valoir sur les bénéfices de la première période d'exploitation.

Le 16 Septembre 1926, un Rapport de la gestion de la Régie, portant sur toute la durée de l'exploitation et arrêté au 30 Juin 1926, fut remis aux Gouvernements français et belge ainsi qu'on l'a déjà dit.

Nous verrons, au Chapitre V, dans quelles conditions se poursuivirent les opérations de liquidation, au cours d'une dernière période qui s'étendit jusqu'en Mai 1930 pour le règlement des dernières affaires qui, en pareil cas, traînent toujours en longueur quoi qu'on puisse faire pour les clôturer rapidement.

C. - SERVICE DU CONTENTIEUX

a) Considérations générales.

Le Statut Juridique des Chemins de Fer de la Régie a passé par des phases successives qu'il nous paraît intéressant de rappeler ici rapidement, dans le but de montrer comment, à une certaine époque, il est devenu nécessaire de développer le Service du Contentieux qui avait été créé à Mayence, étant donné l'accroissement des difficultés d'ordre juridique de toutes sortes qui se sont présentées, non seulement pendant la période d'exploitation, mais surtout lorsque celle-ci eut cessé, et la nécessité de défendre aux instances devenues plus nombreuses intentées contre la Régie.

Comme on l'a vu, une première période fut celle de la non-responsabilité *absolue* édictée par les tarifs établis par le Directeur de la Régie, à ce habilité par Ordonnance de la Haute Commission, et justifiée par les graves difficultés que rencontra la Régie dans les premiers mois de son action, du fait, notamment, de la résistance passive. Cette résistance ne cessa officiellement que le 27 Septembre 1923. Mais, avant cette date, le Directeur de la Régie avait été amené à tempérer la règle de non-responsabilité :

1° en instituant une organisation d'assurances de bagages et des marchandises (20 Juin 1923) ;

2° en admettant les transports internationaux au régime de la Convention de Berne (16 Août 1923).

Dès que, après la cessation de la résistance passive, le trafic eut pu être repris dans son ampleur normale, l'Ordre Général du 25 Février 1924 du Directeur de la Régie décida qu'à partir du 16 Mars le régime de non-responsabilité cesserait et serait remplacé, en trafic intérieur, par les règles de la Convention de Berne, avec diverses modalités d'application. Les indemnités pour pertes ou avaries étaient limitées à certains chiffres ; celles pour retard ne pouvaient être accordées que sur justification d'un préjudice. Enfin le fardeau de la preuve était à la charge du réclamant.

C'est vers cette même époque que l'Ordonnance de la Haute Commis-

sion n° 244 du 11 Février 1924 institua, dans les Territoires rhénans, une Commission Judiciaire Mixte, dont il a déjà été parlé au Livre II, chargée de statuer, en matière civile et commerciale, sur tous litiges concernant la responsabilité civile de la Régie, notamment du chef d'accidents, pertes, retards, avaries, dommages matériels ou corporels et fautes de toute nature pouvant résulter de l'exploitation des Chemins de Fer, ainsi que sur tous les recours exercés par la Régie en réparation de tous dommages et préjudices.

Cette Commission, composée de 3 juges, l'un belge, l'autre français, le troisième allemand, ne put fonctionner immédiatement.

La Commission Judiciaire Mixte dut, en effet, fixer elle-même son règlement de procédure, besogne délicate et minutieuse qu'elle acheva le 5 Juin 1924. La Haute Commission en prit acte au cours de sa 252^e séance (6 Octobre 1924).

En fait, la Commission Judiciaire ne commença de fonctionner qu'après que l'Ordonnance 280, promulguée le 14 Novembre 1924, eut prescrit la liquidation de la Régie. Cette même Ordonnance décidait que les actions en matière civile et commerciale, nées du fait de l'exploitation de la Régie ou à son profit, continueraient à ressortir à la compétence de la Commission Judiciaire Mixte des Chemins de Fer rhénans instituée par l'Ordonnance 244 et à être réglées dans les conditions fixées par cette Ordonnance maintenue en vigueur, à titre transitoire, jusqu'au règlement de ces litiges.

Toutefois, les requêtes présentées ne devaient être recevables qu'autant qu'elles auraient été introduites devant la Commission avant le 16 Février 1925.

D'autre part, l'Ordonnance 244 (art. 7) instituait une Commission Supérieure Mixte devant laquelle pouvaient être portées, en appel, les décisions rendues par la Commission Judiciaire Mixte dans les affaires dont l'objet dépassait la somme de 5.000 marks.

L'article 2 de la même Ordonnance fixait le siège de la Commission Judiciaire Mixte du premier degré à Mayence, mais il édictait que la Commission tiendrait audience à Aix-la-Chapelle pour les litiges nés dans la zone nord des Territoires Occupés. De son côté, l'Arrêté 113 du 22 Avril 1924 du Général Commandant en Chef, qui rendait applicables dans la Ruhr toutes les dispositions de l'Ordonnance 244, fixait à Düsseldorf le siège des audiences de la Commission pour les litiges nés dans cette région.

Dès qu'eut cessé la période de non-responsabilité, il devint évidemment nécessaire de constituer un Service de Contentieux, même avant la mise en fonctionnement des tribunaux créés par l'Ordonnance 244. Il fut d'abord organisé au siège même de la Régie, comme on l'a déjà vu, et composé sommairement de quelques agents français et belges, détachés de

leurs réseaux, qui eurent la tâche d'apporter leur appoint d'ordre juridique au règlement des réclamations effectué par le Service de l'Exploitation.

Au moment où la Régie cessa son exploitation, les agents du Contentieux se préoccupèrent, avec les difficultés qu'on devine, de réunir et d'amener avec eux, à l'Office de Liquidation de Paris, tous les dossiers et documents nécessaires à l'instruction des réclamations susceptibles d'être portées devant les tribunaux institués par la H.C.I.T.R.

A ce moment, le Chef du Service du Contentieux du Réseau de l'État français, à ce autorisé par son Administration, fut chargé de suivre désormais les affaires contentieuses de la Régie, avec la collaboration de 4 agents de son Service.

Chaque requête introductive d'instance fut, dès lors, instruite par les Services de la Liquidation, conclue sur les indications du Service du Contentieux de Paris et suivie à Mayence, Aix-la-Chapelle ou Düsseldorf, aux audiences de la Commission Judiciaire Mixte, par des agents français ou belges du Service des Réclamations. Il en fut particulièrement ainsi pour les litiges commerciaux courants. Pour les affaires de plus grande importance, des mémoires écrits étaient échangés devant la Commission Judiciaire, et un Inspecteur du Contentieux allait assister aux audiences. Enfin, pour les affaires de principe, ou particulièrement difficiles, ou pouvant entraîner de grosses conséquences pécuniaires, il était, en outre, fait appel au concours d'un avocat belge du barreau de Verviers, qui plaidait généralement à Aix-la-Chapelle, et d'un avocat français de Strasbourg, qui plaidait généralement à Düsseldorf et à Mayence.

La tâche du Service du Contentieux et des défenseurs du Réseau fut rendue particulièrement difficile : 1^o par l'insuffisance des dossiers qu'on eut à constituer, étant donné, en particulier, l'impossibilité d'obtenir des renseignements qu'il aurait fallu prendre sur place ; 2^o par la dispersion de l'ancien personnel franco-belge de la Régie qui, lorsqu'elle en eut besoin, eut ainsi de la peine à recueillir les témoignages de ses ex-agents ; 3^o par le fait qu'à l'insuffisance des moyens de défense de la Régie, ses adversaires, qui étaient sur place, étaient naturellement en mesure d'opposer une documentation plus complète et de nombreux témoignages ; 4^o par le caractère même de la Régie, organe interallié entièrement nouveau et sans équivalent dans les diverses organisations internationales ; 5^o enfin, par la nécessité d'étudier la législation allemande applicable, d'après l'Ordonnance n^o 244, dans tous les cas non prévus par les Ordonnances et Règlements de la Haute Commission, les Tarifs et Règlements de la Régie et la Convention de Berne.

Malgré ces difficultés, la Régie est cependant parvenue à obtenir d'excellents résultats, aussi bien dans la solution des questions de principe soumises à la Commission Judiciaire Mixte que dans les cas d'espèce, ainsi qu'on pourra l'apprécier dans ce qui suit.

b) Litiges portés devant la Commission Judiciaire Mixte et la Commission Supérieure.

La Commission Judiciaire Mixte du premier degré a siégé pour la première fois à Düsseldorf le 30 Janvier 1925, à Aix-la-Chapelle le 26 Février 1925 et à Mayence le 23 Mars 1925.

Devant l'abondance des affaires, elle a dû constituer 2 Chambres, en faisant appel à 3 juges suppléants, et siéger plusieurs jours pendant chaque session. Les sessions ont été au nombre de :

9 à Mayence,	avec 43 jours d'audience ;
7 à Düsseldorf,	avec 34 jours d'audience ;
6 à Aix-la-Chapelle,	avec 32 jours d'audience ;
<u>Au total : 22 sessions,</u>	<u>avec 109 jours d'audience.</u>

Le nombre des requêtes introduites s'est élevé au total à 3.459, contenant 4.226 demandes ainsi réparties :

Mayence	2.020
Düsseldorf	1.106
Aix-la-Chapelle.....	1.100

Le montant des seules demandes chiffrées s'élevait à :

Düsseldorf	Fr. 29.738.377
Mayence	14.930.709
Aix-la-Chapelle.....	19.815.000
<u>TOTAL</u>	<u>Fr. 64.484.086</u>

On peut estimer le montant de l'ensemble des demandes présentées, en y comprenant celles non chiffrées et simplement évaluées, à un minimum de 70 à 75 millions de francs français environ.

Les affaires qui ont été introduites contre la Régie peuvent se diviser en deux groupes.

Un *premier groupe* comprenant les litiges nés de l'exploitation normale de la Régie, organisme ferroviaire, et se subdivisant lui-même en deux catégories :

1° Litiges concernant les transports de marchandises (avaries, pertes partielles ou totales, retards à la livraison, détaxes, remboursements de magasins ou de redevances d'embranchement, etc.) ;

2° Litiges concernant les accidents aux personnes (accidents de voyageurs ou accidents de passages à niveau).

Un *second groupe* comprenant les litiges nés du caractère juridique

de la Régie franco-belge, organisme des puissances occupantes. Dans ce groupe figuraient :

1^o les réclamations au sujet des prestations fournies aux agents de la Régie (logement, chauffage, éclairage) ;

2^o les réclamations pour les fournitures d'eau, de gaz et d'électricité faites à la Régie par les Compagnies ou les Municipalités allemandes ;

3^o les réclamations au sujet de travaux effectués par la Régie ;

4^o les réclamations contre la Régie portées devant une autre juridiction que la Commission Judiciaire Mixte ;

5^o les réclamations pour services rendus par les Chemins de Fer secondaires allemands à la Régie.

Premier groupe de litiges.

1^o Litiges concernant les transports de marchandises.

La première question discutée devant la Commission Judiciaire Mixte fut celle de l'irresponsabilité absolue de la Régie, pour tous les transports, jusqu'au 20 Juin 1923, — pour les transports intérieurs ou internationaux non assurés, jusqu'au 16 Août 1923, — pour les transports intérieurs non assurés, jusqu'au 16 Mars 1924.

La Régie soutint devant la Commission que l'Ordonnance n^o 149 de la Haute Commission avait habilité le Directeur de la Régie à prendre toutes mesures d'exécution nécessaires pour la gestion du Réseau ; que le 29 Mars 1923, la Haute Commission avait décidé (S. 183-5.215) que le pouvoir ainsi conféré au Directeur de la Régie comprenait notamment « l'élaboration et la mise en vigueur des tarifs de transport sans que la Haute Commission eût à intervenir » ; qu'ainsi le Directeur de la Régie avait pu élaborer et mettre en vigueur successivement, ainsi qu'il a déjà été expliqué, des tarifs comportant une clause d'irresponsabilité absolue, puis un tarif spécial d'assurances en outre de l'application de la Convention de Berne de 1890 aux transports entre la Régie et les Chemins de Fer belges, suisses, sarrois et français ; qu'enfin, le 25 Février 1924, le Directeur de la Régie avait pu rapporter, dans un Ordre Général, pour tous transports, à partir du 16 Mars 1924, la clause d'irresponsabilité, en limitant toutefois la responsabilité de la Régie, et en laissant la charge de la preuve à l'expéditeur ou au destinataire, comme on l'a vu plus haut.

La Régie ajoutait, d'autre part, que la légalité de ces dispositions avait été reconnue par décision 13.681 du 5 Mars 1924 de la Haute Commission.

Elle concluait, enfin, que l'Ordonnance 244 (art. 6) de la Haute Commission ayant spécifié que la Commission Judiciaire Mixte devait statuer, dans les espèces qui lui seraient soumises, conformément aux décisions de la Haute Commission, en ce qui concernait les tarifs et règlements de la

Régie, cette juridiction était tenue de se conformer dans ses jugements aux dispositions ci-dessus analysées.

La Commission Judiciaire Mixte admit la thèse soutenue par la Régie dans une première affaire (Badische Assecuranz Gesellschaft), qui fut immédiatement déférée par la Société requérante à la Commission Supérieure d'appel.

La Commission Supérieure, par Arrêt des 28 Août et 4 Septembre 1925, confirma entièrement la décision du premier degré ; elle reconnut que « la Régie était juridiquement habilitée à établir elle-même ses tarifs et à édicter les règlements nécessaires à la mise en application de sa responsabilité ». Elle admit ainsi la validité de la clause d'irresponsabilité dans les conditions mêmes où elle avait été stipulée par la Régie.

La question étant définitivement tranchée par cet arrêt si important quant à ses conséquences, la Commission du premier degré put écarter immédiatement un grand nombre de litiges. Aucune difficulté ne se présenta, d'autre part, dans l'application de l'Ordre Général du 25 Février 1924 sur la limitation de responsabilité. La plupart des litiges tombant sous l'application de cet Ordre Général, la Commission Judiciaire Mixte n'eut qu'à entériner à ce sujet l'accord des parties.

Aucune difficulté sérieuse ne se présenta, non plus, dans le règlement des litiges concernant les remboursements de taxes ou de frais de stationnement et de redevances d'embranchement.

Par ailleurs, la Régie fit reconnaître par la Commission Judiciaire Mixte qu'elle n'était pas le successeur juridique de la Reichsbahn, et qu'elle n'était par conséquent pas responsable de l'inexécution des contrats de transport passés par la Reichsbahn avec ses clients, antérieurement à la création de la Régie.

La Régie put encore, à différentes reprises, faire décider par la Commission que les vols commis par ses agents n'engageaient pas sa responsabilité, en s'appuyant sur l'article 831 du Code civil allemand. Cet article ne met, en effet, à la charge du commettant les fautes de ses préposés que si le premier n'a pas apporté dans la direction des derniers les *soins ordinaires*. Or, on ne pouvait contester que la Régie avait bien apporté, dans cette direction, tous les soins ordinaires que permettaient les circonstances ; mais elle s'était trouvée, surtout pendant un an, dans une situation anormale qui rendait ces soins ordinaires partiellement inefficaces, sans qu'on pût lui en faire le moindre grief. Cela était bien connu de tout le monde.

2° *Litiges concernant les accidents aux personnes.*

Aucun texte de la Haute Commission ou de la Régie ne réglant la question des accidents de personnes, la Commission Judiciaire Mixte devait se référer à ce sujet au droit allemand, conformément à l'article 6 de l'Or-

donnance 244, pour les quelques accidents de cette nature survenus pendant son exploitation.

Toutefois, en ce qui concernait les accidents aux passages à niveau, la Régie s'appuya sur l'Ordonnance 162 pour rejeter toute responsabilité, lorsqu'il s'agissait d'accidents aux passages gardés par les communes jusqu'à la fin de 1923.

Cette Ordonnance, promulguée le 14 Avril 1923 et dont il a été fait mention précédemment, prescrivait en effet aux municipalités d'assurer la surveillance des voies sur leur territoire, et son article 4 leur imposait, en cas d'accident, d'allouer des indemnités aux victimes, sauf leur recours contre le Reich.

La Commission Judiciaire Mixte, faisant droit aux conclusions de la Régie sur ce point, rejeta les demandes en réparation auxquelles l'Ordonnance précitée était opposable.

A partir de Décembre 1923, la Régie, assurant elle-même la garde des passages, fut reconnue, en principe, responsable dans les conditions prévues par le Code civil allemand.

Une seule affaire de cette catégorie mérite une mention spéciale à raison de l'importance des sommes réclamées et des questions de majorat et de fidéicommiss soulevées :

Le prince de X... avait été victime d'un accident à un passage à niveau gardé. Le prince lui-même, le chauffeur qui conduisait l'auto, la gouvernante des 2 filles du prince, avaient été tués ; les deux jeunes princesses avaient été sérieusement blessées. La mort du prince entraînait, notamment, la disparition d'un majorat dont bénéficiaient indirectement les deux jeunes filles, qui vivaient avec leur père. La demande globale s'élevait, sans compter les intérêts, à 323.000 marks (deux millions de francs français environ).

En première instance et en appel, la Régie réussit à faire réduire la demande à la seule réparation du préjudice matériel, en ce qui concernait du moins les princesses (remplacement de l'automobile, pension à la veuve du chauffeur et à la mère de la gouvernante, remboursement des frais d'obsèques, des frais médicaux et pharmaceutiques). Elle ne fut ainsi condamnée qu'au paiement de 24.745 marks en première instance, et de 30.000 marks en appel.

A l'appui de leur demande, les 2 jeunes princesses avaient prétendu que le prince de X... prélevait, sur les revenus de son majorat, le montant de la pension alimentaire qu'il était tenu de leur servir, pour leur entretien, aux termes de l'article 1.661 du Code civil allemand, leur situation sociale leur interdisant de se procurer des ressources par leur travail. Le Tribunal a été ainsi appelé à examiner, notamment, l'acte de constitution du majorat et à déclarer, d'une part, que ni la propriété ni les revenus du majorat,

qui devait passer franc et quitte de toutes charges au fils aîné du prince, ne pouvaient être grevés de charges, — d'autre part, que si celui qui demande une pension doit prouver qu'il n'est pas en état de faire face par lui-même aux exigences de sa vie journalière, il ne pouvait en aucun cas être tenu compte de « préjugés » résultant du rang social du demandeur en pension alimentaire.

Deuxième groupe de litiges.

1^o *Prestations fournies aux agents de la Régie (logement, chauffage et éclairage).* — La Régie avait été instituée par la Haute Commission pour se substituer aux Sections de Chemins de Fer de Campagne, qui avaient assuré d'abord l'exploitation des Chemins de Fer rhénans, abandonnés par la Reichsbahn.

Au début, elle ne fut, par le fait de la résistance passive, qu'un organisme chargé avant tout d'assurer les transports, le ravitaillement et la sécurité des Armées d'Occupation ainsi que les transports de Réparations. Si elle se chargea, dans cette période, du ravitaillement des populations, ce fut dans un but de tranquillité publique.

Elle devint, ensuite, entre les mains des Puissances occupantes, dès que les circonstances le permirent, l'instrument servant à faire valoir le gage Chemin de Fer.

Mais elle resta toujours au service des Puissances occupantes un *organisme de droit public*.

En application de ce principe, l'Ordonnance n^o 160 de la Haute Commission du 6 Avril 1923 assimila le personnel de la Régie, dans son article premier, aux personnes attachées aux Armées d'Occupation. Et, dans sa décision du 11 Avril 1923 (S. 179-5.025), la Haute Commission précisa que les agents de la Régie, assimilés aux personnes attachées aux Armées d'Occupation, devaient être logés comme ces personnes, sur ordres de prestations, conformément à l'article 8 de l'Arrangement de Versailles, et par conséquent aux frais du Reich.

Cependant, de très nombreuses demandes de municipalités ou de particuliers furent introduites devant la Commission Judiciaire Mixte, tendant au paiement, par la Régie, de frais de logement, d'éclairage et de chauffage de ses agents.

Une première décision (Ville de Crefeld), rendue par la Section d'Aix-la-Chapelle, le 23 Octobre 1925, reconnut entièrement, aux agents de la Régie, le droit aux prestations de l'article 8 de l'Arrangement de Versailles et débouta la requérante de sa demande, en spécifiant que le paiement de ces prestations incombait au Reich.

Sur appel de la Ville de Crefeld, la Commission Supérieure confirma la décision par arrêt du 24 Avril 1926, qui établit définitivement la jurisprudence en cette matière.

Après le prononcé de cette décision, toutes les autres demandes formulées donnèrent lieu à des jugements constatant le retrait des demandes.

Or, ces demandes n'atteignaient pas moins de 2 millions de marks (12 millions de francs français environ).

2° *Fournitures d'eau, de gaz et d'électricité faites à la Régie.* — Au moment où, la Reichsbahn ayant abandonné l'exploitation des Chemins de Fer rhénans, les Sections de Chemins de Fer de Campagne prirent possession du Réseau, elles exigèrent, par voie de réquisitions militaires, la fourniture de l'eau, du gaz et de l'électricité, indispensable à la marche des services du Chemin de Fer.

Lorsque la Régie se substitua aux Sections de Chemins de Fer de Campagne, elle bénéficia, naturellement, des réquisitions déjà opérées et qui furent continuées. D'autre part, au fur et à mesure de la mise en exploitation de nouvelles lignes, elle dut, elle-même, opérant pendant la résistance passive comme un véritable organisme des Armées d'Occupation, réquisitionner la fourniture de l'eau, du gaz et de l'électricité. Dans quelques cas, seulement, elle consentit à passer avec de petits propriétaires des contrats de fournitures. Mais ces contrats ne constituaient nullement, de sa part, un désaveu de son droit de réquisition. Ils s'inspiraient de raisons d'opportunité ou d'un désir de concorde.

Ce droit à la prestation, de la Régie, pendant la résistance passive, a été contesté avec acharnement par ses fournisseurs, bien que des décisions fort nettes du Tribunal d'Empire l'eussent reconnu. Plusieurs municipalités, faisant état, notamment, des contrats de fournitures passés pendant le même temps avec certains fournisseurs, adressèrent requête à la Commission Judiciaire Mixte pour obtenir paiement, par la Régie, de leurs fournitures d'eau, de gaz et d'électricité pendant la période dite de la résistance passive, c'est-à-dire pendant la période comprise entre le mois de Mars et le mois d'Octobre 1923, où cette résistance cessa complètement.

Le montant total des demandes atteignait, non compris les intérêts, 850.735 marks (5.104.410 francs français environ).

La défense de ces affaires exigea l'échange de nombreux mémoires, où fut longuement débattu le droit à prestation de la Régie.

En première instance, la Section de la Commission Judiciaire Mixte d'Aix-la-Chapelle fit sienne la thèse des municipalités, tandis que la Section de Düsseldorf la rejetait partiellement, admettant le paiement d'un certain pourcentage des fournitures, en proportion de l'augmentation de trafic de la Régie entre Juin et Novembre 1923.

La Commission Supérieure fut saisie des 2 décisions ainsi rendues, tandis que les autres affaires étaient mises en délibéré en attendant la solution définitive.

La Commission Supérieure rendit son arrêt de principe sur la question, le 13 Octobre 1926, dans l'affaire de la Ville de Düren ; elle entérinait entièrement les moyens de défense de la Régie et rejetait intégralement la demande de la Ville.

Les municipalités ne se tinrent pas pour battues. Bien que cette décision fût définitive et qu'aucune voie de recours n'existât, la Ville de Düren tenta, par une démarche auprès de la Haute Commission, en Décembre 1926, de faire reviser la décision de la Commission Supérieure. La Haute Commission ayant rejeté cette prétention, la Ville de Düren intervint par d'autres moyens, mais la décision de la Commission Supérieure fut maintenue, les faits invoqués n'ayant pas constitué des faits nouveaux.

Les nouvelles affaires soulevant la même question vinrent devant la Commission d'Appel le 7 Mai 1928 ; son arrêt confirma le précédent rendu dans l'affaire de la Ville de Düren. Les demandes des municipalités étaient, cette fois, définitivement écartées après plus de vingt échanges de mémoires de part et d'autre et de longues plaidoiries aux audiences.

3^o *Réclamations au sujet de travaux effectués par la Régie.* — Le doublement de la ligne de Düren à Euskirchen et Bonn, exécuté par l'Armée et la Régie, avait donné lieu à des occupations temporaires de terrains et à des dommages aux riverains. Un certain nombre de réclamations furent présentées, à ce sujet, à la Commission Judiciaire Mixte.

Conformément aux conclusions déposées par la Régie dans ces affaires, la Commission Judiciaire Mixte a débouté les demandeurs, motif pris de ce que la Régie, en effectuant ces travaux, exécutait un acte de la puissance publique étranger à la mission qui lui était dévolue et échappant, par le fait même, à la compétence de la Commission Judiciaire Mixte définie dans l'article 1^{er} de l'Ordonnance n^o 244.

4^o *Réclamations contre la Régie portées devant une autre juridiction que la Commission Judiciaire Mixte.* — Quelques affaires, pour retards ou avaries à des marchandises, furent introduites devant le Tribunal de Commerce de la Seine.

La Régie fit plaider qu'étant un organisme international, elle relevait uniquement des tribunaux d'exception institués spécialement par l'Autorité souveraine qui lui avait donné naissance, la Haute Commission inter-alliée. Le Tribunal de Commerce de la Seine reconnut ce caractère international de la Régie, la compétence exclusive de la Commission Judiciaire Mixte pour tous les litiges la concernant, et l'incompétence des juridictions françaises.

Ce caractère d'organisme international de la Régie fut reconnu, encore, par le Conseil d'État lui-même, à l'occasion d'un recours pour abus de pouvoir introduit par un ancien agent de la Régie dans la Ruhr. Celui-ci,

estimant abusif son brusque licenciement au moment de la cessation de l'exploitation de la Régie, avait protesté auprès du Ministre de la Guerre considéré par lui comme son supérieur hiérarchique dans la Ruhr, militairement occupée par les troupes franco-belges sous le commandement en chef d'un général français. Sa protestation n'ayant pas été accueillie, l'intéressé avait formé un recours pour abus de pouvoir contre la décision du Ministre de la Guerre à son égard.

Le Conseil d'État, par arrêt du 24 Avril 1929, rejeta la requête, en précisant dans les termes suivants la situation juridique de la Régie :

« Considérant que la Régie des Chemins de Fer, substituée à l'Administration allemande défailante, a été instituée par une Ordonnance de la Haute Commission interalliée et que ses pouvoirs ont été étendus à la zone nouvellement occupée de la Ruhr par un Arrêté du Général commandant les forces militaires interalliées ; qu'elle constituait par suite un *organisme international* dont les décisions ne relevaient pas du Ministre de la Guerre. »

Dans une autre affaire, un fonctionnaire belge de la Régie avait été l'objet d'une plainte au Parquet de la Seine, de la part d'un ancien subordonné de nationalité française qui se prétendait fondé à réclamer des dommages-intérêts.

Le Juge d'Instruction rendit une ordonnance d'incompétence reproduisant les moyens présentés par la Régie. Ce fonctionnaire, concluait-il, était justiciable, comme tout membre des Armées d'Occupation, de la seule juridiction des Conseils de Guerre des Troupes de Rhénanie, conformément à l'Ordonnance n° 160 de la Haute Commission, qui avait force de loi en France, comme dans tous les pays ayant ratifié l'Arrangement de Versailles, duquel la Haute Commission tenait son existence et ses pouvoirs souverains.

Sur opposition à ordonnance, la Chambre des Mises en accusation confirma, par arrêt du 15 Mai 1927, l'ordonnance et reconnut également le caractère international des différents organismes de l'Armée d'Occupation, dont faisait partie la Régie. Elle considéra, dès lors, le fonctionnaire belge de la Régie comme un étranger ayant commis à l'étranger le prétendu délit qui lui était reproché et, par suite, ne relevant pas de la juridiction criminelle française.

5° *Réclamations pour services rendus par les Chemins de Fer secondaires allemands à la Régie.* — Nous croyons, enfin, devoir faire une mention spéciale d'un procès important soutenu par la Régie.

Il s'agit de la réclamation de 13 Kleinbahnen ayant été en relation avec cette dernière, relative à leurs demandes de paiement, d'une part, d'une redevance de 0 m. 40 pf. par tonne de marchandises reçues ou expédiées par elles, comme le faisait la Reichsbahn, pour services ordinaires, d'autre

part, d'une indemnité spéciale pour services extraordinaires rendus à la Régie. L'ensemble de ces demandes s'élevait, non compris les frais, à 847.491 marks ; mais ce chiffre, en cours de procès, fut porté jusqu'à un million de marks, non compris les intérêts, soit 6 millions de francs français environ.

Il fut entendu que la Commission Judiciaire Mixte se prononcerait, d'abord, sur une seule de ces affaires et que sa décision serait ensuite soumise à la Commission Supérieure qui établirait, définitivement, la jurisprudence sur la question.

L'affaire examinée fut celle de la Crefelderhafenbahn.

La Commission Judiciaire Mixte et la Commission Supérieure ayant déjà décidé que la Régie n'était pas le successeur juridique de la Reichsbahn, et que les engagements pris par cette dernière ne liaient pas la Régie, la Kleinbahn s'efforça de démontrer que la redevance de 0 m. 40 pf. par tonne de marchandises échangées correspondait à la rémunération de véritables services rendus.

Elle s'offrit à prouver que les opérations effectuées, par elle, dans la gare d'échange de Crefeld-Linn, incombaient normalement à la Régie et qu'elle avait, ainsi, économisé à cette dernière des dépenses de main-d'œuvre ou de matériel.

La Commission fit droit à cette demande et ordonna une enquête où furent entendus des agents de la Kleinbahn et le représentant de la Régie.

Cette enquête établit que la Kleinbahn avait effectué, en gare de Crefeld-Linn, la remise et l'enlèvement des wagons, leur triage et leur étiquetage.

La Régie exposa qu'en reprenant les relations avec les Kleinbahnen, en Novembre 1923, elle avait entendu les considérer uniquement comme de simples camionneurs (Ordre de Service du 16 Octobre 1923) ; qu'elle n'avait jamais passé de conventions avec elles, que, même après la reprise du trafic direct, elle avait toujours maintenu le principe de la réfection des écritures aux gares d'échanges et s'était formellement refusée au paiement de la redevance de 0 m. 40 pf. par tonne.

Dès lors, les Kleinbahnen n'ayant jamais été, à son égard, que des expéditeurs ou destinataires ordinaires, ou des camionneurs, toutes les opérations effectuées par la Crefelderhafenbahn et établies par l'enquête lui incombaient à ce dernier titre. Cette Société avait, en fait, rempli seulement des obligations de camionneur des expéditeurs et des destinataires.

La Commission Judiciaire Mixte, section d'Aix-la-Chapelle, rejeta, le 10 Février 1927, la demande de la Crefelderhafenbahn, qui releva immédiatement appel devant la Commission Supérieure.

Cette Commission rendit son arrêt le 24 Juin 1927 et reconnut, comme l'avait fait la Commission du premier degré, que la Régie n'avait jamais

pris l'engagement de rémunérer le travail de la Kleinbahn, que celle-ci avait eu un intérêt incontestable à effectuer.

Mais elle admit qu'en triant et plaçant les wagons, la Kleinbahn avait économisé à la Régie du matériel et du personnel, et elle estima le prix des services ainsi rendus à 15.000 marks, soit à un douzième de la demande de 193.682 marks augmentée des intérêts à 7 %.

Aussitôt que cette décision eût été rendue, la Commission Judiciaire Mixte du premier degré, qui avait mis en délibéré les autres affaires introduites par les Kleinbahnen, se préoccupa de les solutionner. Toutefois, il s'agissait, avant tout, d'une question de fait, et les services rendus pouvaient différer suivant l'espèce soumise. Néanmoins, la Commission, soucieuse d'éviter toute une série d'enquêtes et de ne pas prolonger ainsi indéfiniment la solution de ces affaires, fit une application arithmétique de la décision de la Commission Supérieure, et, dans un jugement du 15 Juillet 1927 (joignant les différentes instances), alloua uniformément à chacune des 12 Kleinbahnen une indemnité égale à 1/12^e de leur demande, intérêts en plus, soit globalement 50.611 m. 93 pf., au lieu de 653.809 marks demandés.

La Régie et les Kleinbahnen interjetèrent simultanément appel de cette décision.

A la demande des deux parties, la Commission Supérieure, par arrêt du 8 Mai, ordonna une enquête. En outre, elle autorisa les parties à se faire assister à celle-ci par un expert de leur choix, qui pourrait être également convoqué à l'audience de la Commission. Elle chargea, en outre, le juge commis, au cas où une conciliation pourrait intervenir entre parties, de leur en donner acte et d'en faire rapport à la Commission.

Toute conciliation fut inutilement tentée par le juge allemand, à raison du maintien des prétentions exagérées des Kleinbahnen. Il fut donc procédé à l'enquête.

En outre, les experts des deux parties, le Chef principal d'Exploitation des Chemins de Fer Fédéraux suisses, pour les Kleinbahnen, et le Chef de l'Exploitation des Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine, pour la Régie, déposèrent leur rapport.

Le rapport de l'expert des Kleinbahnen se bornait à reprendre l'argumentation de ces derniers et de leurs témoins. Il demandait rémunération, par la Régie, des services ordinaires et des services extraordinaires qui lui avaient été rendus par ces petits Chemins de Fer. Dans les services ordinaires, il comprenait précisément toutes les manœuvres qui incombent en gare aux expéditeurs et aux destinataires ou à leurs camionneurs (conduite des wagons à la jonction de l'embranchement, ou reprise des wagons à la jonction, déchargement ou chargement des colis de détail).

Les services extraordinaires dont la rémunération était demandée consistaient en opérations que la Régie aurait dû effectuer elle-même et

que les Kleinbahnen auraient effectuées, à sa place, pour suppléer à son manque de main-d'œuvre. Néanmoins, l'estimation de l'expert des Kleinbahnen abaissait sensiblement le chiffre de la rémunération due à ceux-ci ; il la fixait à 372.832 m. 33 pf. pour services ordinaires et à 123.027 m. 20 pf. pour services extraordinaires, soit au total à 495.859 m. 53 pf.

Le rapport de l'expert de la Régie était, dans son exposé de principe, beaucoup plus complet. Il se préoccupait, en effet, puisqu'aucun contrat n'existait entre Régie et Kleinbahnen, de déterminer d'une façon générale les obligations réciproques entre Chemins de Fer secondaires et Grands Réseaux, dans les gares d'échange, non seulement en Allemagne mais dans les autres pays.

Or, il établissait que, suivant les usages et la législation de tous les pays, y compris l'Allemagne (sauf convention spéciale avec les Kleinbahnen), les Chemins de Fer secondaires étaient tenus, à l'égard des Grands Réseaux, dans les gares d'échange, aux mêmes obligations que tout expéditeur et destinataire ou leur camionneur. Nulle part, donc, les services relevés par les Kleinbahnen n'étaient rétribués par les Grands Réseaux.

L'expert de la Régie en concluait que la redevance de 0 m. 40 pf. payée précédemment par la Reichsbahn aux Kleinbahnen constituait non une rémunération, mais *une véritable subvention* destinée à permettre à certains Chemins de Fer secondaires de vivre, ainsi que l'avait déclaré, en propres termes, le bourgmestre de Coblenz lui-même dans une lettre adressée à la Régie le 18 Décembre 1923, et que la Régie n'avait aucune raison de continuer.

Les parties ayant, après dépôt du rapport d'expertise, conclu chacune dans le sens indiqué par leur expert, l'affaire vint pour plaidoiries devant la Commission Supérieure à l'audience des 2 et 3 Juillet 1929.

La Cour, après ces plaidoiries, admit *de plano* l'existence d'un contrat tacite entre Kleinbahnen et Régie, aux termes duquel cette dernière aurait accepté la rémunération des services rendus par les Chemins de Fer secondaires.

Toutefois, elle réduisait environ de moitié le montant des services ordinaires, estimé par l'expert des Kleinbahnen à 372.832 marks, et des 2/3 le montant des services extraordinaires, estimé par cet expert à 123.027 marks.

La somme à payer par la Régie s'est ainsi finalement élevée, dans cette affaire, à 225.000 marks (soit 1.350.000 francs français environ), plus les intérêts à 5 % depuis le 15 Février 1925, date des requêtes.

Si l'on considère que les demandes dont la Cour était saisie s'élevaient à près de 850.000 marks, on ne peut qu'être satisfait de la décision intervenue qui, en atténuant l'indemnité dans des proportions considérables, justifia la résistance que la Régie avait opposée à des réclamations tout à fait excessives.

c) Résultats.

Le champ d'activité de la Commission Judiciaire Mixte a été très étendu, tant par le nombre et l'extrême variété des litiges soumis que par l'importance des intérêts en cause.

Pour la très grande majorité des instances poursuivies devant la Commission Judiciaire Mixte, ou même devant la Commission d'Appel, les parties allemandes se sont inclinées devant les décisions des juges, en reconnaissant le souci de ces juridictions de rendre une bonne justice, dans le cadre que leur avait tracé la H.C.I.T.R.

Il ne peut être fait exception que pour les affaires de fournitures d'eau, gaz et électricité aux gares de la Régie par les villes ou les collectivités, affaires dans lesquelles les requérants ont montré un acharnement tout particulier à essayer d'obtenir, même par des voies extra-judiciaires, la réformation de sentences contre lesquelles n'existait aucun recours possible.

Nous citerons deux chiffres concernant la défense des 4.226 demandes présentées devant la Commission Judiciaire Mixte :

Montant total évalué des demandes : 70 à 75 millions ;

Indemnités totales payées par la Régie : 6 millions environ.

La comparaison de ces 2 chiffres suffit à faire apprécier les résultats obtenus par les Services de la Liquidation, dans cette branche de ses opérations.

D. - CONTRÔLE FINANCIER

Le Contrôle Financier et le Contrôle des Dépenses Engagées étaient organisés comme il est exposé, sous cette rubrique, dans la partie consacrée à la Comptabilité Générale et Finances.

Le Contrôle Financier vérifiait les recettes et les dépenses, avec quelques mois de décalage sur la date de ces opérations ; ce délai était nécessaire pour l'envoi des documents par les Services intérieurs à celui de la Comptabilité Générale qui les vérifiait, les enregistrait et les présentait au Contrôle Financier.

Vers la fin de 1924, les Services ordonnateurs précipitèrent leurs opérations en renforçant leur personnel. Le déménagement à Paris retardant ensuite le travail, il restait à présenter au Contrôle, au début de Février 1925, les pièces comptables établies postérieurement au 1^{er} Octobre 1924. L'obligation de répartir les recettes et les dépenses entre 3 périodes n'était pas pour faciliter le travail.

Les opérations des gares et les recettes du trafic furent vérifiées par

de nombreux sondages. Il ne pouvait être question, en effet, de soumettre à un nouvel examen tous les titres de transports : billets, feuilles d'expédition, etc., au nombre de plusieurs millions, lesquels avaient déjà été pointés successivement par les Contrôles des Recettes régionaux et le Contrôle des Recettes des Services Centraux.

Le compte de Trésorerie Gares, Stations et Caisses principales, tenu par la Comptabilité Générale pour centraliser toutes les opérations des services, à l'intervention du Contrôle des Recettes, fut cependant vérifié à fond. Le 7 Décembre 1925, le Contrôle Financier présenta à la H.C.I.T.R. un rapport à l'occasion de la clôture des écritures du Contrôle des Recettes, où il préconisait l'approbation des comptes de cette division.

Le Contrôle Financier, de Mars 1923 à Avril 1926, opéra une vérification approfondie, semblable à celle que la Cour des Comptes pratiquait, en France, vis-à-vis du Réseau de l'État de ce pays, sur les opérations suivantes :

Recettes d'exploitation, de l'ordre de.... Fr.	2.400.000.000 »
Dépenses d'exploitation et de premier éta- blissement, de l'ordre de.....	1.820.000.000 »
Opérations de Trésorerie, de l'ordre de.....	30.000.000.000 »

Il fut amené à examiner minutieusement plus de 200.000 mandats budgétaires, 30.000 avis de paiement sur comptes de trésorerie, 23.000 ordres d'encaissement, les pièces annexées à ces documents, les avis de débit et de crédit des banques, les bordereaux de remises d'effets, etc. Il opéra un pointage serré des comptes et, veillant à l'application stricte des règlements sur la comptabilité des Services publics, il émit des observations concernant un montant total de 211 millions. Ces observations reçurent, toutes, la suite qu'elles comportaient.

Le 25 Novembre 1926, le Contrôle Financier déposa son Rapport sur l'ensemble des opérations financières de la Régie, pendant toute la période du 1^{er} Mars 1923 au 30 Juin 1926.

Ce Rapport ne contenait aucune critique de principe. Il constatait, en les expliquant, quelques dérogations aux dispositions du Décret du 31 Mars 1923, dérogations entièrement justifiées par des circonstances qui n'avaient pas été prévues lors de la rédaction du Décret. Pour le surplus, il présentait des observations de forme, auxquelles il répondait lui-même dans de nombreux cas.

Si l'on se rappelle les conditions mêmes de la création de la Régie, de son existence et de sa dissolution, et les difficultés sans nombre qu'il fallut surmonter, dans tous les domaines, on peut conclure que les résultats de sa liquidation comptable ont été tout à fait remarquables. L'écart entre

la situation comptable et la situation de Trésorerie s'est traduit définitivement, comme on l'a vu, par un en-trop en caisse, de **25.584 fr. 86 c.**, *seulement*, c'est-à-dire par un écart très faible étant donné, d'une part, le nombre considérable et l'importance des opérations faites, d'autre part, les conditions extraordinaires dans lesquelles ces opérations ont dû se développer.

Ces résultats ont dépassé les prévisions les plus optimistes, tant au point de vue de l'exactitude que de la régularité, dans la forme, des pièces comptables.

Aussi les Gouvernements belge et français donnèrent-ils leur approbation, sans réserve, aux comptes de la Régie arrêtés au 30 Juin 1926, le premier le 29 Novembre 1926, le second le 31 Mars 1927.

CHAPITRE III

OFFICE DE BRUXELLES

Au début de Septembre 1924, l'Administration des Chemins de Fer de l'État Belge, étant donné les besoins qu'elle en avait et vu l'imminence de l'abandon du Réseau Rhénan-Westphalien par les cheminots franco-belges, avait insisté pour que la Régie remît à sa disposition le plus grand nombre possible de ses agents avant le mois d'Octobre. Pour lui donner satisfaction, il fallut activer les rapatriements, de sorte que les services de la Direction régionale d'Aix-la-Chapelle ne purent payer, avant leur mise en route vers la Belgique, l'allocation spéciale de départ due aux agents compris dans les premiers licenciements.

D'autre part, des rappels de traitements devaient être accordés aux agents belges de la Régie, par application de dispositions récentes adoptées par les Chemins de Fer belges en faveur de leur personnel. La Régie n'avait pas le temps, avant sa dislocation, d'établir le montant de ces rappels de traitements et de les payer.

Enfin, au moment de la suppression des Directions régionales et des Services Centraux, des décisions définitives n'avaient pu encore intervenir au sujet de diverses autres questions concernant le personnel, notamment pour des accidents survenus en service.

C'est dans ces conditions que fut décidée la création, à Bruxelles, d'un Office de Liquidation, qui aurait pour mission, sous le contrôle du Directeur-adjoint belge de la Régie, de procéder aux opérations de liquidation afférentes aux divers points susvisés.

Cet Office fut installé en fin Novembre 1924, 48, avenue Fonsny, à Bruxelles, dans des locaux de l'Administration des Chemins de Fer de l'État Belge. Des archives lui furent adressées à cet endroit. Au début, en Décembre 1924, le personnel de l'Office de Bruxelles comportait 12 unités. L'activité de ce personnel fut d'abord concentrée sur les 3 besoins indiquées ci-après :

- réalisation d'un classement judicieux des dossiers individuels ;
- recherche, dans les archives provenant des services d'exécution de la Régie, des états-minutes des salaires payés par celle-ci aux agents belges commissionnés et non-commissionnés, pour la période postérieure au 30 Juin 1924 ;
- liquidation, par chèques postaux, des sommes que la Direction régionale d'Aix-la-Chapelle avait mandatées, à divers titres, au profit d'agents compris dans les premiers convois de rapatriement et qu'elle n'avait pu leur verser.

Dès la fin de Décembre 1924, ce dernier travail fut terminé et 2 fonc-

tionnaires de l'ancienne Direction d'Aix-la-Chapelle purent être remis définitivement à la disposition du Réseau de l'État Belge.

Quant à la liquidation des arriérés revenant aux agents belges, elle constituait une tâche importante. Il fallait, en effet, dresser, pour 1.600 agents environ (personnel ouvrier), des comptes individuels établissant, mois par mois, pour le second semestre 1924, d'une part, les sommes touchées suivant les anciennes bases de rémunération et, d'autre part, celles à toucher par application des taux résultant de l'adoption des nouveaux barèmes et de la revision des carrières. Il fallait revoir, en outre, la situation faite à 2.500 agents environ (personnel ouvrier et personnel employé) au point de vue de l'octroi des promotions « Régie », en tenant compte, à la fois, des nouveaux barèmes et des nouvelles bases d'avancement généralisées à l'occasion de la revision des carrières. Il fallait établir, enfin, l'indemnité de licenciement pour ces 2.500 agents en fonction de leur solde « réseau » définitive.

Ce travail fut compliqué par le fait que l'Administration des Chemins de Fer de l'État Belge ne publia que fin Décembre 1925 l'Instruction générale réglant la revision des carrières. Cette publication fut suivie, d'ailleurs, de nombreuses notes explicatives et ce ne fut, à vrai dire, qu'en Avril 1926 que la réglementation de la revision des carrières put être considérée comme définitivement mise au point.

Par suite, la liquidation des arriérés susvisés dut s'effectuer en 2 étapes :
— en envisageant, d'abord, les résultats de la péréquation des salaires et traitements ;

— en tenant compte, ensuite, des résultats de la revision des carrières.

Les écritures et paiements relatifs à la première étape furent complètement terminés fin Avril 1926.

Entre temps, le personnel de l'Office de Bruxelles avait été réduit à mesure de l'avancement des opérations : 4 agents furent licenciés en Décembre 1925, 2 autres en Février 1926 et un autre le 30 Mars 1926.

A partir d'Avril 1926, l'effectif de l'Office de Bruxelles se trouva donc réduit à 2 unités, dont un fonctionnaire du rang de sous-chef de bureau, ne consacrant à la Régie que la moitié de son temps.

Lorsque, à ce même moment, les instructions régissant la revision des carrières purent enfin être tenues comme mises au point, il n'eut pas été possible, à ces 2 seuls agents, de mener à bonne fin le travail long et ardu que comportait le paiement des arriérés découlant de la dite revision. Pour effectuer ce travail, constituant la deuxième étape indiquée plus haut, l'Office de Bruxelles adopta les mesures suivantes :

1° Il fut entendu, avec l'Administration des Chemins de Fer de l'État Belge, que celle-ci payerait directement, à ceux de ses agents qui avaient été utilisés par la Régie postérieurement au 30 Juin 1924, les arriérés

découlant de la revision des carrières au point de vue de la solde « réseau », en les décomptant pour tous les jours compris entre le 30 Juin 1924 et la date de rentrée définitive au Réseau, et qu'elle facturerait à l'Office de Bruxelles, avec détails à l'appui, les sommes ainsi déboursées pour le compte de la Régie.

2° Les 4 agents qui avaient précédemment été utilisés par l'Office de Bruxelles, pour l'établissement des comptes d'arriérés résultant de la péréquation proprement dite, seraient chargés d'effectuer, en dehors de leur service et moyennant une rétribution forfaitaire, les calculs des arriérés découlant de la revision des carrières, au double point de vue des promotions « Régie » et de l'allocation de licenciement.

3° Les 2 agents conservés par l'Office de Bruxelles devraient s'occuper de la rédaction des états de paiement et de la liquidation par chèques-postaux des sommes mandatées par le Directeur-adjoint belge sur les dits états, de la tenue de la comptabilité, de la vérification des factures produites par l'État Belge conformément à l'accord visé au 1° ci-dessus, de l'examen des réclamations, etc.

Les opérations relatives à cette seconde étape de liquidation d'arriérés traînèrent en longueur, pour la raison que l'établissement des comptes individuels était subordonné à la production, par les services d'exécution de l'État Belge, des tableaux de revision des carrières. Fin Septembre 1927, il restait encore à recevoir les comptes pour 150 agents environ.

Par raison d'économie, il fut décidé qu'à partir du 1^{er} Octobre 1927 les 2 agents belges de l'Office de Bruxelles seraient remis définitivement à la disposition de leur réseau, mais qu'ils continueraient à assurer, en dehors de leurs heures de service au dit réseau et moyennant une allocation forfaitaire par mois, le travail qu'exigerait l'achèvement des opérations de liquidation incombant à l'Office précité.

Tout en activant le paiement des arriérés revenant aux agents belges, l'Office de Bruxelles s'occupa de la mise au point des dossiers relatifs aux accidents du travail dont il a été question plus haut.

Par ailleurs, plusieurs agents belges introduisirent, au cours de l'année 1926, en invoquant des accidents dont ils auraient été victimes à la Régie, des demandes d'indemnité pour incapacité de travail partielle et définitive, certains même pour invalidité complète de durée indéterminée.

L'Office de Bruxelles dut examiner minutieusement les cas de ces agents, et ce ne fut que fin Décembre 1927 que les derniers dossiers d'accidents de service purent être clôturés, et que l'Office de Bruxelles put être dissous.

CHAPITRE IV

OFFICE DE MAYENCE

Lorsque la Régie cessa son exploitation, le 15 Novembre 1924, elle laissa à Mayence un Service spécial chargé de régler sur place, à l'amiable, les réclamations relatives à l'exécution des contrats de transport, à la perception des frais de stationnement du matériel roulant, ainsi qu'à l'application des tarifs.

Ce Service, relevant directement du Directeur de la Régie, fut tout d'abord assuré par 28 agents des Réseaux français et 5 agents du Réseau de l'État Belge, plus 3 agents auxiliaires chargés des traductions. Le personnel fut réduit au fur et à mesure de l'avancement du travail, pour ne plus comprendre, en Juin 1926, que 4 unités dont 2 Français et 2 Belges.

C'est à ce moment, le 6 Juin 1926, alors que la plus grande partie des litiges pouvant être terminés amiablement se trouvait réglée et que la nécessité du maintien de l'Office de Mayence n'existait plus, que celui-ci fut supprimé. Les 4 agents qui restaient en service vinrent s'installer à Paris, avec les autres services de liquidation de la Régie, où ils continuèrent à suivre les dossiers encore en suspens. Pour toutes les affaires portées devant la Commission Judiciaire Mixte et la Commission Supérieure instituées par la Haute Commission interalliée, ils prêtèrent leur concours au Service du Contentieux.

L'Office de Mayence eut à s'occuper de 22.320 réclamations (indemnités et détaxes), dont 7.630 furent repoussées comme non justifiées ou pour défaut de preuves établissant le dommage. Sur les 14.690 autres affaires, on put en régler plus des deux tiers à l'amiable, et les autres furent produites devant la Commission Judiciaire Mixte.

L'Office de Mayence eut à procéder, en outre, à l'examen approfondi de 687 demandes d'intervention des réseaux correspondants.

L'instruction de ces nombreux dossiers donna lieu à un travail ardu, à cause surtout de l'absence de documents résultant de la transmission du Réseau de la Régie à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft.

Nous rappellerons que les 14.690 réclamations visées plus haut ont entraîné, d'une part, le paiement de 5.479.273 fr. 90 c. pour les indemnités relatives à des manquants, pertes, avaries, etc., de marchandises transportées après le 16 Mars 1924, d'autre part, le remboursement de 8 millions 607.436 fr. 04 c. pour détaxes sur prix de transport, sur locations et sur stationnements de matériel. Ce dernier chiffre pourrait paraître élevé; il faut attribuer son importance aux modifications successives que dut

apporter la Régie à ses tarifs de transport et aussi à l'initiation incomplète du personnel subalterne qu'elle dut utiliser, dans les gares, à l'application des barèmes.

L'intervention de la Régie dans les 687 transports internationaux, pour lesquels elle avait reçu des demandes des réseaux correspondants, a provoqué le paiement de 195.217 fr. 45 c.

Au total, le service de liquidation des Réclamations — indemnités et détaxes — a donc eu à procéder au paiement de 14.281.927 fr. 39 c.

La comptabilisation des opérations de l'Office de Mayence fut assurée, comme on l'a vu, par l'Office de Paris dès le début.

CHAPITRE V

DERNIÈRE PÉRIODE DE LA LIQUIDATION

On a expliqué, dans le Chapitre II, que les différentes sections des Services de Liquidation, à l'Office de Paris, furent réunies en un seul Bureau, en Avril 1926, ce qui permit de réduire l'effectif du personnel au minimum.

Les opérations de l'Office de Mayence étant fort avancées, sa dissolution fut décidée à la fin de Mai 1926 et effective le 6 Juin 1926, d'après ce qu'on a vu au Chapitre précédent. Quelques agents de cet Office furent chargés d'amener les archives à l'Office de Paris, où ils furent incorporés dans le Bureau unique qu'on venait d'y créer, et ils y poursuivirent l'examen des réclamations restant en suspens.

L'Office de Bruxelles put, de son côté, être dissous à la fin de 1927 comme on l'a indiqué précédemment, et, à partir de cette date, il ne resta plus des Services de la Liquidation de la Régie, que le Bureau unique dont il a été parlé.

Une première liquidation comptable de la Régie fut établie à la date du 30 Juin 1926, suivant ce qui a été exposé au Chapitre II, et un Rapport détaillé fut en conséquence adressé, le 16 Septembre 1926, aux Autorités alliées intéressées. Nous avons dit qu'après un examen minutieux, les Gouvernements français et belge donnèrent leur approbation complète sur l'ensemble des opérations exposées dans le Rapport en question.

Mais si, au 30 Juin 1926, l'on pouvait considérer la liquidation de la Régie comme très avancée, il n'en restait pas moins à assurer le règlement d'un reliquat d'affaires important, qu'il était nécessaire de mener à bonne fin.

Au reste, la situation de Trésorerie, à cette date, pouvait se résumer comme suit :

Disponible :	
Caisse	Fr. 8.686 62
Banques.....	37.567.534 96
	<hr/>
	Fr. 37.576.221 58
Restes à recouvrer.....	Fr. 854.244 28
	<hr/>
	Fr. 38.430.465 86
Restes à payer	Fr. 43.504 43
	<hr/>
SOLDE	Fr. 38.386.961 43
	<hr/> <hr/>

Cette somme fut conservée par la Régie pour faire face à des obligations éventuelles, à savoir :

— Revision de carrières des agents belges.	Fr.	1.000.000	»
— Factures de fournisseurs en discussion....		800.000	»
— Accidents de travail à régler.....		2.000.000	»
— Accidents de personnes à régler.....		5.000.000	»
— Réclamations portées devant les Commissions Judiciaires Mixtes.....		20.000.000	»
— Frais de liquidation		200.000	»
	Fr.	<u>29.000.000</u>	»

Ces chiffres ne pouvaient être que de simples évaluations. L'instabilité des changes imposait d'ailleurs la plus grande prudence, car la plupart des réclamations en instance devant les Commissions Judiciaires Mixtes étaient établies en marks. Il était donc indispensable de garder une marge suffisante pour les imprévus.

a) Recettes.

1° *Encaissement des restes à recouvrer.* — Les sommes qui, portées en recette avant le 30 Juin 1926, n'avaient pas pu être encaissées à cette époque, furent recouvrées comme suit :

— Pendant le deuxième semestre 1926	Fr.	548.492 78
— Pendant l'année 1927		305.751 50
TOTAL	Fr.	<u>854.244 28</u>

Aucun déchet ne s'est donc produit sur ce poste.

2° *Recettes nouvelles.* — Des recettes diverses, qui n'avaient pu être comptabilisées avant le 30 Juin 1926, furent encaissées au cours de la période postérieure à cette date :

— Deuxième semestre 1926.....	Fr.	99.069 71
— Année 1927		75.866 08
— Année 1928		4.741 99
— Année 1929		11.752 46
— Année 1930		5.721 »
TOTAL	Fr.	<u>197.151 24</u>

Ces recettes provenaient de parts d'intervention de réseaux voisins dans les indemnités payées par la Régie dans des litiges commerciaux, de ventes de vieilles archives et de mobilier, de reversements divers, etc.

3° *Recettes totales.*

— Au 30 Juin 1926, les recettes s'arrêtaient à	Fr.	2.537.932.965 61
— Les recettes de la période postérieure (voir ci-dessus) ont été de		197.151 24
— TOTAL DÉFINITIF DES RECETTES....	Fr.	<u>2.538.130.116 85</u>

Ce chiffre comprenant les 145 millions avancés, comme on l'a expliqué plus haut, par le Gouvernement français à la Régie, au début, les recettes d'exploitation ont été, en réalité, de 2.393.130.116 fr. 85 c.

b) Dépenses.

1° *Dépenses postérieures au 30 Juin 1926.* — Après le 30 Juin 1926, la Régie eut à couvrir les dépenses résumées ci-dessous par exercice :

— Deuxième semestre 1926.....	Fr.	3.084.994 06
— Année 1927		1.670.158 86
— Année 1928		1.042.120 12
— Année 1929		2.682.577 24
— Année 1930		496.358 57
TOTAL	Fr.	<u>8.976.208 85</u>

L'issue favorable de la plupart des gros procès intentés à la Régie devant les Commissions Judiciaires Mixtes, la stabilisation du franc à un taux relativement meilleur que ceux connus à certains moments, en 1926, permirent de tenir à un niveau remarquablement bas, par rapport aux estimations qu'il avait été prudent de faire, les dépenses de la deuxième période de Liquidation de la Régie. Nous rappellerons, en particulier, que, dans leur ensemble, les sommes réclamées à celle-ci dans les procès qui lui furent intentés, s'élevaient à plus de 70 millions de francs et que la Régie n'a eu finalement à payer, sur ces revendications, que 6 millions de francs environ.

2° *Dépenses totales.*

— Au 30 Juin 1926, les dépenses s'élevaient à.....	Fr.	1.952.745.300 63
— Les dépenses de la période postérieure (voir ci-dessus) ont été de		8.976.208 85
— TOTAL DÉFINITIF DES DÉPENSES....	Fr.	<u>1.961.721.509 48</u>

Ce chiffre comprenant les 145 millions remboursés au Gouvernement français, qui en avait fait l'avance à la Régie comme il est rappelé au a) ci-dessus, les dépenses d'exploitation ont été, en réalité, de 1 milliard 816.721.509 fr. 48 c.

c) Versements des bénéfiques.

1^o *Versements effectués avant le 30 Juin 1926.* — A cette date, la Régie avait versé, à valoir sur ses bénéfiques :

— pour la période antérieure au 1 ^{er} Septembre 1924 :	
en espèces	Fr. 313.729.294 54
en factures sur d'autres Services inter- alliés	138.105.972 55
TOTAL	Fr. 451.835.267 09

— pour la période du 1^{er} Septembre 1924 au 15 Novembre 1924 (Exploitation pour le compte de l'Agent Général des Paiements des Réparations et de la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) :

en espèces	Fr. 95.000.000 »
	Fr. 546.835.267 09

2^o *Versements effectués après le 30 Juin 1926.*

On a vu qu'un accord conclu le 12 Novembre 1925, entre la Régie et la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, approuvé par les Gouvernements français, belge et allemand et par l'Agent Général des Paiements des Réparations, avait permis un règlement forfaitaire des résultats de la période d'exploitation du 1^{er} Septembre 1924 au 15 Novembre 1924. Les bénéfiques attribués à cette période avaient été entièrement versés, le 31 Décembre 1925, à l'Agent Général des Paiements des Réparations et à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft.

Les sommes devenant disponibles après cette dernière date, au fur et à mesure du règlement des grosses affaires ou des procès importants, furent donc versées directement, en espèces, au Gouvernement belge, conformément aux Accords de Paris du 14 Janvier 1925, savoir :

— le 10 Décembre 1926 :	
— Francs belges 2.816.901,41	
pour francs français	2.333.333 33
— Francs français	11.666.666 67
	Fr. 14.000.000 »
— le 12 Mars 1929 :	
— Francs français	Fr. 10.000.000 »
<i>A reporter.....</i>	24.000.000 »

	<i>Report</i>	24.000.000 »
— le 8 Mars 1930 :		
— Francs belges 540.122,29		
pour francs français	384.428 68	
— Francs français	5.138.911 60	
	Fr. _____	5.523.340 28
— Montant total des bénéfices versés après le		
30 Juin 1926	Fr.	<u>29.523.340 28</u>

3° *Récapitulation des versements de la Régie à valoir sur ses bénéfices.*

— A la Caisse des Gages et au Gouvernement belge, pour la période du 1^{er} Mars 1923 au 31 Août 1924 :

— Versements effectués avant le		
30 Juin 1926	Fr.	451.835.267 09
— Versements effectués après le		
30 Juin 1926		29.523.340 28
	Fr.	<u>481.358.607 37</u>

— A l'Agent Général des paiements des Réparations et à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, pour la période du 1 ^{er} Septembre 1924 au 15 Novembre 1924	Fr.	95.000.000 »
	Fr.	<u>576.358.607 37</u>

Ce dernier chiffre, de plus de **576 millions**, représente le bénéfice net réalisé par la Régie durant son exploitation, ou, plus exactement, durant l'année 1924, — l'année 1923 n'ayant été qu'une période de lutttes pendant laquelle, contrairement aux prévisions les plus optimistes, les recettes ont d'ailleurs équilibré les dépenses, ainsi qu'on l'a vu.

**d) Rapport définitif de gestion
et approbation définitive des Comptes.**

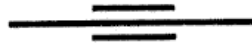
Jusqu'au 30 Novembre 1927, les opérations comptables et financières de la Régie furent soumises au Contrôle Financier instauré en 1923.

Le 12 Mars 1930, la Régie présenta aux Gouvernements français et belge le Rapport sur les résultats définitifs de sa gestion.

D'accord avec celui de la République française, le Gouvernement belge délégua un fonctionnaire de son Ministère des Finances pour la vérification des écritures.

Le 2 Mai 1930, l'approbation des Comptes de la Régie, tels qu'ils ressortaient du Rapport définitif de gestion, fut notifiée au Directeur de la Régie par les Gouvernements français et belge.

La Liquidation du grand organisme qu'avait été la « *Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés* » était elle-même terminée.



ANNEXES

ANNEXE I

ORDONNANCE N^o 149

Spéciale à l'organisation des Chemins de fer dans les Territoires rhénans.

La Haute Commission interalliée des Territoires rhénans :

Considérant qu'il résulte de nombreux documents et qu'il est avéré que le Gouvernement du Reich a donné des instructions formelles au personnel des Chemins de Fer, non seulement pour faire interrompre complètement le service des Chemins de Fer en Territoires Occupés, mais encore pour entraver sa reprise, en violation de l'article 10 de l'Arrangement, de l'Ordonnance 6 de la Haute Commission ;

Considérant que le personnel de direction des Territoires Occupés, non seulement est défaillant, mais encore a provoqué, par ses ordres, la cessation du service ;

Considérant que, dans ces conditions, la procédure d'arbitrage prévue par l'Ordonnance 53 n'est pas applicable ;

Considérant que les Autorités militaires alliées se sont heurtées à des actes criminels de sabotage dans leurs efforts pour le rétablissement du service ;

Considérant enfin qu'il résulte de ce qui précède :

1^o Que la sécurité et l'entretien des Armées, dont la Haute Commission a la charge aux termes de l'Arrangement, sont mis en péril de la manière la plus grave ;

2^o Que l'existence même de la population des Territoires Occupés et ses intérêts primordiaux se trouvent menacés au péril de l'ordre public ;

Vu les dispositions de l'Ordonnance n^o 104 concernant le maintien du fonctionnement des services publics en cas d'urgence ;

ORDONNE :

ARTICLE PREMIER.

La Haute Commission confère au Général Commandant en Chef les Armées alliées les pouvoirs nécessaires pour assurer, en ce qui concerne les

Chemins de Fer en Territoires Occupés, toutes les mesures utiles pour pourvoir aux besoins des Armées et à tous ceux de la population civile, en ce qui concerne les nécessités de leur existence.

ART. 2.

Il est substitué à l'Administration des Chemins de Fer allemands défaillants, une « Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés » chargée de l'administration et de l'exploitation technique, commerciale et financière de ces Chemins de Fer.

La Régie peut, toutefois, par décision spéciale et dans les conditions qu'elle déterminera, placer momentanément en dehors de sa compétence certaines lignes ou parties de lignes des réseaux.

Cette Régie est qualifiée pour prononcer les licenciements collectifs ou individuels de personnel et en assurer le recrutement. Elle doit sauvegarder les intérêts du personnel recruté.

ART. 3.

La Régie est placée, à l'égard de l'autorité et du contrôle du Général Commandant en Chef, du Général Directeur Général des Communications et des Ravitaillements aux Armées, et de la Commission interalliée des Chemins de Fer de Campagne, dans les mêmes conditions que se trouvait l'Administration des Chemins de Fer allemands.

ART. 4.

La Régie est dirigée et administrée par un Directeur français, assisté d'un Directeur-adjoint belge et d'un Directeur-adjoint français.

Ces 3 fonctionnaires sont désignés par la Haute Commission Interalliée parmi les fonctionnaires supérieurs des Réseaux français et belges et agréés par le Général Commandant en Chef.

ART. 5.

Le Directeur a sous ses ordres tout le personnel. Il assure la direction du Réseau, et, avec le concours de ses Chefs de Service, il prend toutes les mesures d'exécution nécessaires.

Il dresse le projet de budget de la Régie et, en matière de dépenses, il exerce les fonctions d'Ordonnateur.

ART. 6.

Le Siège de la Régie est à Coblence.

Il peut être transporté provisoirement en tout autre lieu répondant aux circonstances.

Il est momentanément établi à Düsseldorf.

ART. 7.

La présente Ordonnance entrera en vigueur immédiatement.

Coblence, le 1^{er} Mars 1923.

LA HAUTE COMMISSION INTERALLIÉE

ANNEXE II

Au Quartier Général, le 1^{er} Mars 1923.

ARRÊTÉ N^o 20

Relatif à l'organisation des Chemins de Fer dans les Territoires Occupés du bassin de la Ruhr ⁽¹⁾

Le Général Commandant les Troupes :

Considérant qu'il résulte de nombreux documents et qu'il est avéré que le Gouvernement du Reich a donné des instructions formelles au personnel des Chemins de Fer, non seulement pour faire interrompre complètement le service des Chemins de Fer en Territoires Occupés, mais encore pour entraver sa reprise, en violation de l'article 212 du Traité de Paix ;

Considérant que le personnel de direction des Territoires Occupés non seulement est défaillant, mais encore a provoqué, par ses ordres, la cessation du service ;

Considérant que les Autorités militaires alliées se sont heurtées à des actes criminels de sabotage dans leurs efforts pour le rétablissement du service ;

Considérant enfin qu'il résulte de ce qui précède :

1^o Que la sécurité et l'entretien des Armées sont mis en péril de la manière la plus grave,

2^o Que l'existence même de la population des Territoires Occupés et ses intérêts primordiaux se trouvent menacés au péril de l'ordre public ;

ORDONNE :

ARTICLE PREMIER.

Il est substitué à l'Administration des Chemins de Fer allemands défaillants, une « Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés », chargée de l'administration et de l'exploitation technique, commerciale et financière de ces Chemins de Fer.

La Régie peut, toutefois, par décision spéciale et dans les conditions

(1) Cet arrêté correspond à l'ordonnance de la Haute Commission interalliée des Territoires rhénans N^o 149 du 1^{er} Mars 1923.

qu'elle déterminera, placer momentanément en dehors de sa compétence certaines lignes ou parties de lignes des réseaux.

Cette Régie est qualifiée pour prononcer les licenciements collectifs ou individuels de personnel et en assurer le recrutement. Elle doit sauvegarder les intérêts du personnel recruté.

ART. 2.

La Régie est placée, à l'égard de l'autorité et du contrôle du Général Commandant en Chef, du Général Directeur Général des Communications et des Ravitaillements aux Armées, et de la Commission interalliée des Chemins de Fer de Campagne, dans les mêmes conditions que se trouvait l'Administration des Chemins de Fer allemands.

ART. 3.

La Régie est dirigée et administrée par un Directeur français, assisté d'un Directeur-adjoint belge et d'un Directeur-adjoint français.

Ces 3 fonctionnaires sont choisis par la Haute Commission interalliée parmi les fonctionnaires supérieurs des Réseaux français et belges et nommés par le Général Commandant des Troupes.

ART. 4.

Le Directeur a sous ses ordres tout le personnel. Il assure la direction du Réseau, et, avec le concours de ses Chefs de Service, il prend toutes les mesures d'exécution nécessaires.

Il dresse le projet de budget de la Régie et, en manière de dépenses, il exerce les fonctions d'Ordonnateur.

ART. 5.

Le Siège de la Régie est à Coblenze. Il peut être transporté provisoirement en tout autre lieu répondant aux circonstances.

Il est momentanément établi à Düsseldorf.

ART. 6.

La présente Ordonnance entrera en vigueur immédiatement.

Le Général Commandant les Troupes :

DEGOUTTE

ANNEXE III

DÉCRET

Le Président de la République française :

Vu l'Ordonnance du 1^{er} Mars 1923, par laquelle la Haute Commission interalliée a substitué à l'Administration des Chemins de Fer allemands une Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés ;

Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre des Affaires Étrangères, du Ministre des Finances, du Ministre de la Guerre et des Pensions et du Ministre des Travaux Publics ;

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER.

La Régie dispose de tout le personnel des Chemins de Fer, quels que soient sa provenance et son régime de contrat : personnel des Réseaux français ayant souscrit un engagement militaire ou servant à titre civil par engagement volontaire, personnel allemand embauché sur place ou personnel d'autres nationalités agréé par les Autorités compétentes.

Exception est faite pour le personnel de la 50^e Section des Chemins de Fer de Campagne, qui reste sous les ordres directs du Général D.G.C.R.A.

ART. 2.

Le Directeur a sous ses ordres tout le personnel. Il assure la gestion du Réseau et, avec le concours de ses Chefs de Service, il prend toutes les mesures d'exécution nécessaires.

Il dresse le projet de budget de la Régie et, en matière de dépenses, il exerce les fonctions d'Ordonnateur. Un Contrôleur des dépenses engagées, désigné par les Ministres des Travaux Publics et des Finances, est placé auprès de la Régie.

Un Décret rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances réglera les détails d'organisation du Service financier de la Régie.

Fait à Paris, le 1^{er} Mars 1923.

MILLERAND

*Par le Président de la République,
Le Président du Conseil,
Ministre des Affaires Étrangères :*

POINCARÉ

Le Ministre des Finances : DE LASTEYRIE *Le Ministre de la Guerre et des Pensions :* MAGINOT

Le Ministre des Travaux Publics :
LE TROCQUER

ANNEXE IV

Ministères des Finances, des Affaires Étrangères, des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes et de la Défense Nationale.

RÉGIE FRANCO-BELGE DES CHEMINS DE FER

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'Ordonnance du 1^{er} Mars 1923 par laquelle la Haute Commission a substitué à l'Administration des Chemins de Fer allemands une Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

La Régie dispose de tout le personnel des Chemins de Fer, quels que soient sa provenance et son régime de contrat : personnel du Réseau belge servant aux Chemins de Fer de Campagne, personnel allemand embauché sur place, ou personnel d'autres nationalités agréé par les Autorités compétentes.

ART. 2.

Le Directeur a sous ses ordres tout le personnel. Il assure la gestion du Réseau et, avec le concours de ses Chefs de Service, il prend toutes les mesures d'exécution nécessaires.

Il dresse le projet de budget de la Régie et, en matière de dépenses, il exerce les fonctions d'Ordonnateur.

Un Contrôleur des dépenses engagées est placé auprès de la Régie.

Un Arrêté réglera les détails d'organisation du Service financier de la Régie.

ART. 3.

Nos ministres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Décret.

Donné à Bruxelles, le 17 Mars 1923.

ALBERT

Par le Roi,

*Le Premier Ministre,
Ministre des Finances :*

THEUNIS

Le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphe
Xavier NEUJEAN.

ANNEXE V

DÉCRET

Le Président de la République française :

Vu le Décret du 1^{er} Mars 1923 organisant la Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés, et notamment l'article 2 ;

Sur le rapport des Ministres des Travaux Publics et des Finances ;

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER.

Les dépenses et les recettes d'exploitation proprement dites de la Régie font, pour chaque exercice, l'objet d'un budget annuel dont la classification sera conforme au tableau annexé au présent Décret.

Le premier exercice commencera le 1^{er} Mars 1923 et se terminera le 31 Décembre 1923. Les exercices suivants coïncideront avec l'année civile. Les dépenses seront imputées à l'exercice pendant lequel elles seront acquittées et les recettes à l'exercice pendant lequel elles seront recouvrées.

Le budget du premier exercice sera présenté par le Directeur de la Régie aux Gouvernements français et belge le 1^{er} Mai 1923 ; celui de chacun des exercices suivants le sera au 1^{er} Novembre précédant l'exercice auquel il se rapporte.

ART. 2.

Les budgets de la Régie sont soumis à l'approbation des Gouvernements français et belge, après avis de la Haute Commission interalliée.

Le Directeur de la Régie fournit chaque mois, à ces Gouvernements, une situation sommaire des recettes et des dépenses de la Régie. Il fournit également, dans les 3 premiers mois de chaque année, un rapport sur la marche des Services pendant l'année précédente ainsi que sur l'exécution des dispositions budgétaires. Il annexe à ce rapport un compte des recettes et des dépenses de l'exploitation.

ART. 3.

Les ressources nécessaires pour couvrir les déficits de la Régie et pour compléter le fonds de roulement sont fournies à la Régie, au fur et à mesure des besoins, par les Gouvernements français et belge, à titre d'avances, remboursables par le Gouvernement allemand. Les bénéfices

de la Régie sont mis par elle à la disposition des mêmes Gouvernements en fin d'exercice ; ils viennent d'abord en atténuation des avances.

ART. 4.

Les sommes reçues par la Régie des Gouvernements français et belge et celles versées à ces Gouvernements, en vertu de l'article 3, font l'objet d'un compte spécial de Trésorerie ouvert dans les écritures de la Régie, sous le titre « Trésors publics français et belge ».

Ce compte est crédité : 1^o du montant des versements faits à la Régie par les Gouvernements français et belge ; 2^o du montant des bénéfices éventuels de chaque exercice.

Il est débité : 1^o du montant des sommes utilisées par la Régie, sur les versements des Gouvernements précités pour faire face aux déficits éventuels de l'exercice en cours et pour le fonds de roulement ; 2^o du montant des versements aux Gouvernements français et belge des bénéfices éventuels de chaque exercice.

ART. 5.

La gestion financière de la Régie est assurée, sous l'autorité et la responsabilité du Directeur, par un chef de la Comptabilité Générale et des Finances.

Le chef de la Comptabilité Générale et des Finances exerce, pour le compte du Directeur, un contrôle sur tous les faits comptables de recettes et de dépenses de tous les services et notamment sur la constatation, la liquidation et le recouvrement de toutes les recettes, sur l'opportunité, l'engagement, l'exécution, la constatation, la liquidation, le mandatement et l'imputation de toutes les dépenses. Il peut recevoir délégation de la signature du Directeur de la Régie pour la signature des ordonnances et des ordres de recettes.

Il s'assure, sous l'autorité du Directeur de la Régie, que les dépenses sont maintenues dans la limite des crédits budgétaires ; il veille, par lui-même, et par l'intermédiaire des organismes régionaux et locaux, à ce que les crédits soient gérés d'une façon régulière et conforme aux intérêts de la Régie.

Il soumet au Directeur toutes les modifications à apporter aux prévisions budgétaires.

Il procède ou fait procéder fréquemment à la vérification des diverses caisses de la Régie, en vue de constater la perception exacte de toutes les recettes et le paiement régulier de toutes les dépenses.

ART. 6.

Les dépenses autres que celles prévues à l'article premier pour l'exploitation proprement dite (par exemple pour travaux complémentaires de

premier établissement, pour matériel roulant ou matériel inventorié, etc...) ne peuvent être engagées que sur l'autorisation des Gouvernements français et belge, et dans la limite des crédits ouverts par cette autorisation.

ART. 7.

La gestion financière de la Régie est soumise au contrôle d'un délégué du Ministre des Finances français, désigné d'un commun accord par les Gouvernements français et belge, après avis de la Haute Commission interalliée.

Un Contrôleur des dépenses engagées est nommé auprès de la Régie. Il exerce sur la gestion du Directeur un contrôle de même ordre que celui prévu par la législation française sur le contrôle des dépenses engagées.

Fait à Rambouillet, le 31 Mars 1923.

A. MILLERAND

Par le Président de la République,

Le Ministre des Travaux Publics :

Y. LE TROCQUER.

Le Ministre des Finances :

DE LASTEYRIE.

ANNEXE VI

ORDONNANCE N^o 280

Spéciale relative à la cessation de l'exploitation, par la Régie franco-belge, du Réseau des Chemins de Fer des Territoires Occupés, et à la remise de cette exploitation à la Société allemande des Chemins de Fer.

La Haute Commission interalliée des Territoires rhénans :

Vu le Protocole du 16 Août 1924, signé à Londres le 30 Août 1924, et ses annexes, notamment l'article 5 de l'annexe III du dit protocole ;

Vu la décision de la Commission des Réparations, en date du 13 Octobre 1924, relative à la deuxième constatation prévue à l'article 3 de l'annexe III sus-mentionnée ;

ORDONNE :

ARTICLE PREMIER.

A la date du 16 Novembre 1924 — à 0 heure — la Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés qui, aux termes de l'article 2 de l'Ordonnance spéciale N^o 149, a été chargée de l'administration et de l'exploitation technique, commerciale et financière de ces Chemins de Fer, cessera cette administration et cette exploitation et remettra l'ensemble de ce Réseau entre les mains de la Compagnie allemande des Chemins de Fer (Deutsche-Reichsbahn-Gesellschaft) qui en assurera l'exploitation.

ART. 2.

Sont abrogés aux mêmes date et heure, les Ordonnances spéciales n^{os} 149, 160, 182, 208 et 219, ainsi que les Instructions, Règlements et Décisions pris en application des dites Ordonnances, sous réserve toutefois des dispositions transitoires contenues dans la présente Ordonnance.

ART. 3.

A partir du 16 Novembre 1924, la Régie effectuera, dans un délai aussi court que possible, la liquidation de ses Services et de toutes ses opérations comptables. Elle conservera à cet effet le personnel nécessaire.

A titre transitoire, ce personnel continuera à bénéficier des dispositions de l'Ordonnance spéciale n° 160 ainsi que de tous autres avantages qui lui ont été accordés par les Décisions de la Haute Commission. Conformément à l'Ordonnance spéciale n° 274, il bénéficiera également des dispositions des Ordonnances spéciales n°s 140 et 224.

ART. 4.

Les « Bons de Transport » émis par la Régie, conformément à l'Ordonnance spéciale n° 219, seront retirés dans les délais et conditions qui seront déterminés par une Instruction spéciale de la Haute Commission.

ART. 5.

Les dispositions des articles 1 et 2 de la présente Ordonnance sont sans effet sur la validité des actes accomplis, les droits acquis, les responsabilités encourues et les obligations nées avant le 16 Novembre 1924 en exécution ou sous l'empire des Ordonnances, Règlements, Décisions ou Instructions visés à l'article 2 ci-dessus.

En particulier :

a) les taxes et droits constatés ou nés avant le 16 Novembre — à 0 heure — restent dus ;

b) les redevances stipulées par contrats conclus avec la Régie sont exigibles.

ART. 6.

Les actions en matière civile, commerciale, nées du fait de l'exploitation des Chemins de Fer, contre la Régie ou à son profit, continueront à ressortir à la compétence de la Commission Judiciaire Mixte des Chemins de Fer rhénans, instituée par l'Ordonnance spéciale n° 244, et à être réglées dans les conditions fixées par cette Ordonnance qui est maintenue en vigueur, à titre transitoire, jusqu'au règlement de ces litiges.

Toutefois, ces actions ne seront recevables qu'autant qu'elles auront fait l'objet d'une requête introductive d'instance parvenue à la Commission Judiciaire avant le 16 Février 1925.

ART. 7.

La présente Ordonnance est applicable à la tête de Pont de Kehl, en ce qui concerne l'abrogation des Ordonnances qui y étaient applicables.

ART. 8.

La présente Ordonnance entrera en vigueur à la date du 16 Novembre 1924.

Coblence, le 14 Novembre 1924.

LA HAUTE COMMISSION INTERALLIÉE

ANNEXE VII

CONDITIONS DE RÉMUNÉRATION DU PERSONNEL
AUXILIAIRE FRANÇAIS ET BELGE

1^o Services Centraux et Régionaux.

Personnel masculin majeur.

PERSONNEL	SALAIRE JOURNALIER de début	SOLDE MENSUELLE ALLOUÉE APRÈS UNE PRÉSENCE DE :		
		1 mois à 6 mois	6 mois à 1 an	plus d'un an
Planton-gardien.....	24 »	750 »	775 »	800 »
Garçon de bureau	24 75	770 »	795 »	820 »
Expéditionnaire, Interprète, Calqueur	25 50	800 »	820 »	840 »
Employé, Dessinateur-cal- queur, Interprète non di- plômé (plusieurs langues).	27 »	840 »	870 »	900 »
Ex-agents de l'échelle 7, re- traités des Réseaux fran- çais et belges.....	»	840 »	870 »	900 »
Employé principal, Rédac- teur, Contrôleur techni- que adjoint	30 »	950 »	1.000 »	1.050 »
Interprète traducteur	32 »	1.000 »	1.050 »	1.100 »
Chef de Groupe, Rédac- teur principal, Contrô- leur technique, Dessina- teur - projeteur de 1 ^{re} classe	41 50	1.300 »	1.350 »	1.400 »
Sous-Chef de bureau de 2 ^e classe, Caissier, Chef- dessinateur, Contrôleur technique principal	43 50	1.350 »	1.400 »	1.450 »
Sous-Inspecteur, Sous-Chef de bureau de 1 ^{re} classe, Sous-Chef d'études de 2 ^e classe	45 »	1.400 »	1.450 »	1.500 »
Agents des échelles 8 à 10 inclus, retraités des Ré- seaux français et belges..	»	1.350 »	1.400 »	1.450 »
Chef de bureau, Inspecteur, Sous-Chef d'études de 1 ^{re} classe	46 50	1.450 »	1.500 »	1.550 »
Agents des échelles 12 à 18, retraités des Réseaux français et belges	»	1.450 »	1.500 »	1.550 »

ANNEXE VII (Suite)

2° Service de l'Exploitation. — Personnel masculin majeur.

PERSONNEL	SALAIRE JOURNALIER de début	SOLDE MENSUELLE ALLOUÉE APRÈS UNE PRÉSENCE DE :		
		1 mois à 6 mois	6 mois à 1 an	plus d'un an
Homme d'équipe, Lampiste, Pointeur-releveur, Wa- gonnier	24 »	750 »	775 »	800 »
Chef d'équipe, Aiguilleur, Facteur aux écritures, Conducteur, Interprète, Garçon de magasin, Aide distributeur, Con- trôleur de gare, Sous- Chef lampiste	24 75	770 »	795 »	820 »
Commis de 2 ^e classe, Distri- buteur, Chef lampiste, Chef de train, Receveur aux billets.....	25 50	800 »	820 »	840 »
Commis principal, Sous- Chef de gare de 4 ^e classe, Chef de gare de 3 ^e classe.	27 »	840 »	870 »	900 »
Ex-agents des échelles 6 et 7, retraités des Réseaux français et belges	»	840 »	870 »	900 »
Caissier de 3 ^e classe, Sous- Chef de gare de 3 ^e classe, Sous-Chef de bureau de gare, Contrôleur adjoint S. E.	30 »	950 »	1.000 »	1.050 »
Chef de bureau de gare, Sous-Chef de gare de 1 ^{re} classe, Intérimaire prin- cipal, Contrôleur des trains, Contrôleur S. E...	41 50	1.300 »	1.350 »	1.400 »
Chef de gare de 2 ^e classe, Contrôleur de l'Exploita- tion.....	43 50	1.350 »	1.400 »	1.450 »
Ex-agents des échelles 9, 10 et 11, retraités des Ré- seaux français et belges..	»	1.350 »	1.400 »	1.450 »
Sous-inspecteur	45 »	1.400 »	1.450 »	1.500 »
Inspecteur	46 50	1.450 »	1.500 »	1.550 »
Ex-agents des échelles 12 à 18, retraités des Réseaux français et belges	»	1.450 »	1.500 »	1.550 »
Inspecteur principal	52 50	1.650 »	1.700 »	1.750 »

ANNEXE VII (Suite)

3° Service de la Voie.

Personnel masculin majeur.

PERSONNEL	SALAIRE JOURNALIER de début	SOLDE MENSUELLE ALLOUÉE APRÈS UNE PRÉSENCE DE :		
		1 mois à 6 mois	6 mois à 1 an	plus d'un an
Cantonnier, Gardien, Ma- nœuvre	24 »	750 »	775 »	800 »
Ouvrier 2 ^e classe, Sous-Chef d'équipe ou de canton..	24 75	770 »	795 »	820 »
Ex-agents des échelles 1, 2 et 3, retraités des Réseaux français et belges	»	770 »	795 »	820 »
Chef d'équipe ou de canton, Ouvrier de 1 ^{re} classe, Sur- veillant de travaux ou de la voie.....	25 50	800 »	820 »	840 »
Surveillant technique prin- cipal, Chef ouvrier de 2 ^e classe	27 »	840 »	870 »	900 »
Piqueur, Chef ouvrier de 1 ^{re} classe, Garde-magasin, Contrôleur technique ad- joint	30 »	950 »	1.000 »	1.050 »
Chef de district de 2 ^e classe, Contrôleur technique, Sous-Chef de magasin...	41 50	1.300 »	1.350 »	1.400 »
Chef de district de 1 ^{re} classe, Contrôleur technique principal	43 50	1.350 »	1.400 »	1.450 »
Ex-agents des échelles 8 à 13, retraités des Réseaux français et belges	»	1.350 »	1.400 »	1.450 »
Sous-Chef de section, Chef de district principal	45 »	1.400 »	1.450 »	1.500 »
Chef de section, Inspecteur.	46 50	1.450 »	1.500 »	1.550 »
Ex-agents des échelles 14 à 18, retraités des Réseaux français et belges	»	1.450 »	1.500 »	1.550 »
Chef de service adjoint (In- génieur diplômé)	52 50	1.650 »	1.700 »	1.750 »

ANNEXE VII (Suite)

4^o Service du Matériel et de la Traction.

Personnel masculin majeur.

PERSONNEL	SALAIRE JOURNALIER de début	SOLDE MENSUELLE ALLOUÉE APRÈS UNE PRÉSENCE DE :		
		1 mois à 6 mois	6 mois à 1 an	plus d'un an
Mancœuvre	24 »	750 »	775 »	800 »
Aide distributeur, Chauffeur de manœuvre, Ouvrier	24 75	770 »	795 »	820 »
Distributeur, Ouvrier spécialisé, Chauffeur de route, Chef de brigade de manœuvre	25 50	800 »	820 »	840 »
Surveillant de dépôt, Chef de brigade d'ouvriers, Contrôleur des combustibles	27 »	840 »	870 »	900 »
Mécanicien de manœuvre .	33 75	1.050 »	1.100 »	1.150 »
Mécanicien de route, de moteur Diesel, Garde-magasin.....	37 »	1.150 »	1.190 »	1.230 »
Mécanicien d'express, Contremaître adjoint	40 »	1.250 »	1.300 »	1.350 »
Sous-Chef de dépôt de réserve (3 ^e catégorie), Sous-Chef de magasin, Chef de réserve	41 50	1.300 »	1.350 »	1.400 »
Contrôleur de traction, Chef de contrôle, Chef mécanicien intérimaire de traction, Contremaître	43 50	1.350 »	1.400 »	1.450 »
Sous-Chef de dépôt de 2 ^e catégorie, Sous-Chef de dépôt de 1 ^{re} catégorie, Sous-Chef des ateliers, Chef d'entretien, Sous-Inspecteur des services actifs...	45 »	1.400 »	1.450 »	1.500 »
Chef de dépôt, Chef d'atelier, Inspecteur.....	46 50	1.450 »	1.500 »	1.550 »
Ex-agents des échelles 14 à 18, retraités des Réseaux français et belges	»	1.450 »	1.500 »	1.550 »

ANNEXE VII (Suite).

5° Tous services.

Personnel féminin majeur.

DÉSIGNATION DES EMPLOIS	GROUPES	SALAIRE JOURNALIER	SOLDE MENSUELLE	
			DÉBUT	MAXIMUM
Planton femme.....	1	13 25	425 »	525 »
Préposée au T.I., Chef de halte, Surveillante du per- sonnel de salubrité.....	2	17 25	535 »	635 »
Factrice aux écritures, In- terprète femme, Télé- phoniste, Surveillante- chef du personnel de sa- lubrité	3	19 50	625 »	725 »
Receveuse aux billets, Ex- péditionnaire Services Centraux, Dactylographe	4	20 75	650 »	750 »
Employée	5	23 25	725 »	825 »
Sténo-dactylo, Employée principale	6	25 75	800 »	900 »

ANNEXE VIII

TRAITEMENTS MENSUELS DE BASE, EN FRANCS,
DES FONCTIONNAIRES ALLEMANDS (BEAMTEM),
A PARTIR DU 16 JUILLET 1924.

Groupes	ÉCHELONS								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
I ...	153	159	163	170	175	188	198	210	218
II ...	165	172	178	190	201	212	222	231	237
III ...	182	192	201	213	223	235	243	250	256
IV ...	207	220	232	245	259	256	274	282	291
V ...	246	255	269	283	295	308	316	327	335
VI ...	295	314	332	352	371	388	403	417	432
VII ...	384	405	425	449	481	502	523	544	565
VIII ...	439	470	502	533	554	586	618	649	»
IX ...	512	544	576	607	639	670	702	744	»
X ...	649	702	744	790	832	874	917	969	»
XI ...	759	811	863	917	969	1.022	1.078	1.127	»
XII ...	874	938	1.001	1.064	1.136	1.212	1.286	»	»
XIII ...	1.127	1.286	1.447	1.552	1.710	»	»	»	»

Tableau des Indemnités de résidence pour un traitement :

Catégorie	Jusqu'à 178	De 179 à 245	De 246 à 434	De 435 à 744	De 745 à 1.286	Au-dessus de 1.286
A	32	49	69	92	122	161
B	26	40	55	72	99	130
C	21	33	46	61	80	107

Supplément pour femme 21 francs.

Supplément pour chaque enfant :

au-dessous de 6 ans 35 —

de 6 à 14 ans 39 —

de 14 à 21 ans 44 —

La majoration de 140 % s'applique aux éléments suivants :

1° Traitement de base,

2° Indemnité de résidence,

3° Supplément pour femme,

4° Supplément pour enfants.

ANNEXE IX

**SALAIRES HORAIRES DE BASE, EN FRANCS, DES OUVRIERS
PÉRMANENTS ALLEMANDS (ARBEITER),
A PARTIR DU 16 JUILLET 1924.**

A PARTIR DE L'AGE DE	GROUPES							
	1	2	3	4	5	6	7	8
14 ans.....	»	»	»	»	» 23	» 22	» 21	» 15
15 —	»	»	»	»	» 35	» 33	» 31	» 22
16 —	»	»	»	»	» 50	» 48	» 45	» 33
17 —	»	»	» 78	» 69	» 65	» 63	» 60	» 44
18 —	1 31	1 17	1 04	» 93	» 86	» 84	» 80	» 59
19 —	1 37	1 22	1 10	» 98	» 91	» 89	» 85	» 63
20 —	1 43	1 27	1 15	1 02	» 96	» 94	» 90	» 66
21 —	1 48	1 32	1 19	1 05	» 99	» 98	» 94	» 68
22 —	1 52	1 37	1 23	1 08	1 02	1 »	» 96	» 70
23 —	1 56	1 42	1 27	1 12	1 05	1 02	» 98	» 72
24 —	1 59	1 45	1 30	1 15	1 08	1 04	1 »	» 74

Supplément horaire pour femme..... 0 fr. 10 c.

Supplément horaire pour chaque enfant .. 0 fr. 10 c.

La majoration de 140 % s'applique aux éléments suivants :

- 1° Traitement de base,
- 2° Supplément pour femme,
- 3° Supplément pour enfants.

TABLE DES MATIÈRES

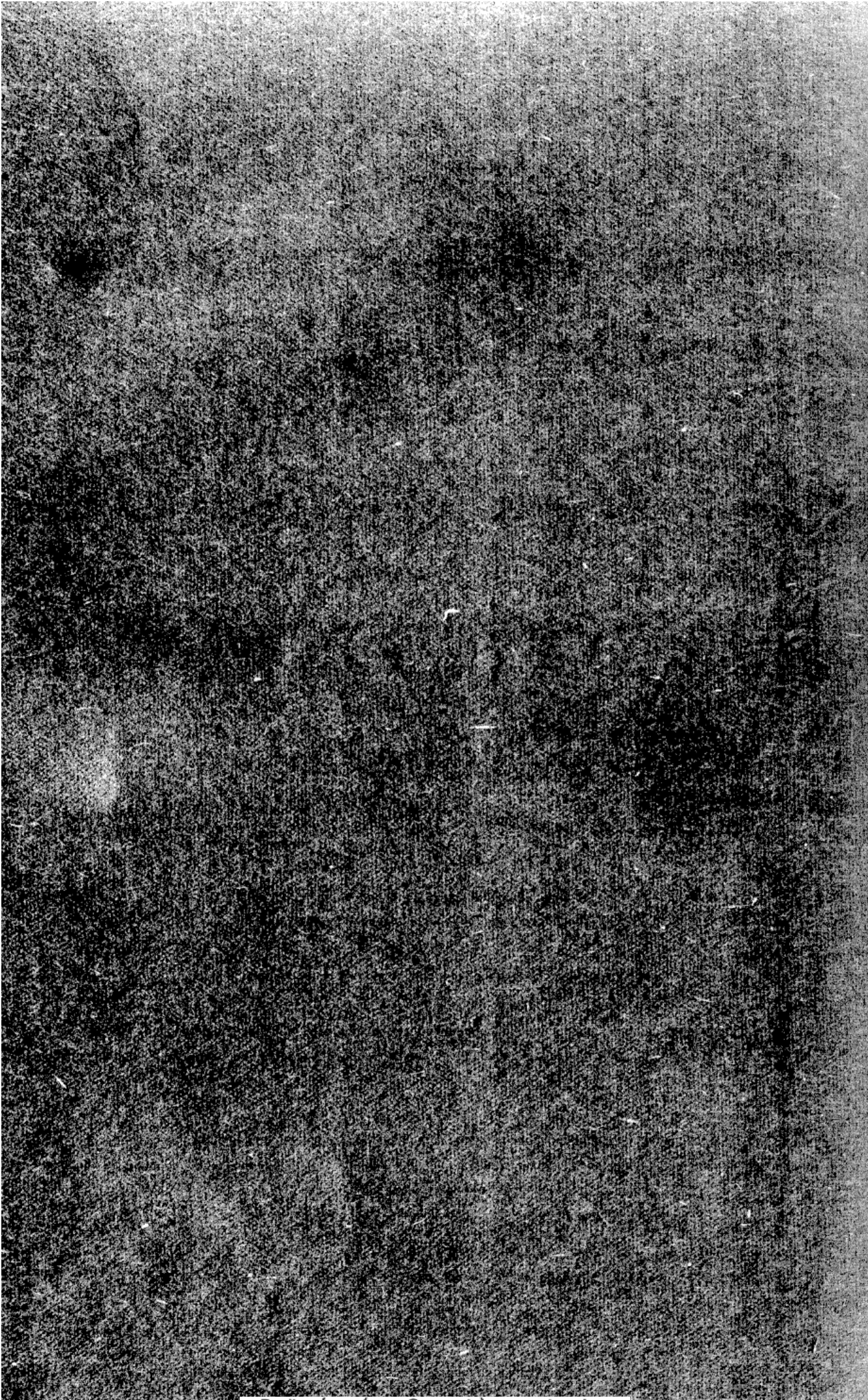


TABLE DES MATIÈRES

Introduction	V
Plan de l'Ouvrage	XI

LIVRE I



HISTORIQUE GÉNÉRAL DE LA RÉGIE



CHAPITRE I. - Les Origines de la Régie.....	3
A. - Inexécution du Traité de Paix — L'occupation de la Ruhr	3
B. - Missions économiques et techniques	3
C. - Régularité des premiers transports militaires..	4
D. - Premiers symptômes de résistance — Les grèves sporadiques	5
E. - Armement des Chemins de Fer avec du per- sonnel national.....	7
F. - Répartition et fonctionnement des Sections de C.F.C.....	9
 CHAPITRE II. - Création de la Régie.....	 11
A. - Nécessité d'un organisme spécial d'exploit- ation	11
B. - Constitution d'une Administration des Che- mins de Fer.....	12
C. - Actes constitutifs de la Régie	13

CHAPITRE III. - Installation et Organisation de la Régie.....	15
A. - Installation de la Régie — Constitution de ses Services Centraux.....	15
B. - Bases de l'organisation de la Régie.....	17
C. - Constitution progressive du Réseau de la Régie.	18
D. - La Régie et les Cheminots allemands.....	19
E. - Remplacement du personnel allemand défaillant.....	20
a) <i>Appel à l'Entreprise Privée</i>	20
b) <i>Appel aux Réseaux français et belges</i>	21
c) <i>Auxiliaires français et belges — Auxiliaires allemands et étrangers</i>	21
 CHAPITRE IV. - Quelques difficultés spéciales — Mesures prises pour y parer.....	 23
A. - Difficultés suscitées par le Reich.....	23
a) <i>La Résistance passive</i>	23
b) <i>Sabotages et Attentats</i>	24
c) <i>La campagne de presse</i>	29
B. - Difficultés résultant de la constitution même de la Régie.....	30
C. - Difficultés particulières à la Ruhr.....	31
D. - Difficultés provenant de la zone de Cologne...	35
E. - Difficultés provenant des renversements de courants de trafic.....	37
F. - Difficultés résultant de la chute du mark.....	38
 CHAPITRE V. - La fin de la Résistance passive et la reprise du trafic normal.....	 39
A. - Premiers symptômes — Augmentation progressive des embauchages.....	39
B. - Premiers pourparlers entre la Régie et la Reichsbahn.....	39
C. - Directives données pour la reprise du service par les agents allemands.....	40

CHAPITRE VI. - Accords de Mayence.....	42
A. - Préliminaires	42
B. - Accords de Mayence du 1 ^{er} Décembre 1923.....	47
a) <i>Questions administratives et de Personnel.....</i>	47
b) <i>Délimitation des réseaux exploités par la Régie et par la Reichsbahn.....</i>	47
c) <i>Exploitation technique.....</i>	48
d) <i>Exploitation commerciale.....</i>	50
e) <i>Remise à la Régie des locomotives nécessaires à son exploitation.....</i>	52
f) <i>Entretien du Matériel roulant et des locomotives.....</i>	52
g) <i>Questions relatives aux voies et bâtiments.....</i>	53
h) <i>Remise à la Régie des documents de service....</i>	53
i) <i>Signature des Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923.....</i>	54
j) <i>Vœux accompagnant les Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923.....</i>	54
k) <i>Ratification des Accords de Mayence du 1^{er} Décembre 1923 par le Gouvernement allemand.....</i>	55
C. - Accords de Mayence du 16 Février 1924 pour la zone de Cologne.....	55
a) <i>Préliminaires.....</i>	55
b) <i>Première Conférence de Coblenz (12 et 14 Décembre 1923).....</i>	56
c) <i>Deuxième Conférence de Coblenz (8 Février 1924).....</i>	58
d) <i>Conférences de Mayence des 14, 15, 16 Février 1924.....</i>	60
D. - Avenant aux Accords de Mayence du 16 Février 1924.....	65
 CHAPITRE VII. - Les Billets de la Régie — Le « Franc-Régie ».....	 67
A. - Émission des Billets de la Régie.....	67
B. - Faux Billets de la Régie	74
C. - Tentatives de dépréciation des Billets de la Régie	74
D. - Retrait de la circulation des Billets de la Régie	75
E. - Destruction des Billets de la Régie retirés de la circulation.....	77
F. - Résultats de l'Émission.....	77

CHAPITRE VIII. - Accords de Londres — Transfert de l'exploitation de la Régie à la Société des Chemins de Fer allemands.	80
A. - Accords de Londres (Août 1924).....	80
B. - Préparation du transfert.....	81
C. - Réalisation du transfert.....	82
CHAPITRE IX. - Résultats techniques, économiques et financiers de la Régie.....	84
CHAPITRE X. - Vue d'ensemble sur l'Œuvre de la Régie.....	88

LIVRE II



ORGANISMES DE DIRECTION ET D'EXPLOITATION DE LA RÉGIE



PREMIÈRE PARTIE

DIRECTION GÉNÉRALE

Organisation d'ensemble de la Direction Générale.	107
--	-----

TITRE I

SECRETARIAT GÉNÉRAL ET PERSONNEL

CHAPITRE I. - Organisation du Secrétariat Général.....	109
CHAPITRE II. - Service du Personnel.....	110
A. - Agents des Réseaux français et belges.....	110
a) <i>Effectifs</i>	110
b) <i>Conditions de rémunération</i>	110
c) <i>Frais de déplacement</i>	111
d) <i>Conditions d'avancement</i>	111
e) <i>Congés — Repos — Facilités de circulation</i> ..	111
f) <i>Régime disciplinaire</i>	112
g) <i>Statut du personnel de la Régie</i>	112
B. - Auxiliaires français et belges recrutés par la Régie	113
a) <i>Effectifs</i>	113
b) <i>Conditions de rémunération</i>	113
c) <i>Frais de déplacement</i>	113
d) <i>Congés — Repos — Facilités de circulation</i> ..	114
e) <i>Statut du personnel de la Régie</i>	114
C. - Cheminots allemands réembauchés.....	114
a) <i>Effectifs</i>	114
b) <i>Organisation du personnel de la Reichsbahn</i> ..	114
c) <i>Traitements et salaires</i>	115
d) <i>Frais de déplacement — Avancement — Congés</i>	118

D. - Auxiliaires allemands et étrangers.....	119
E. - Logement — Nourriture — Coopératives — Economats — Comptoirs de vente — Wagons- Magasins	119
F. - L'œuvre scolaire de la Régie.....	121
G. - Prévoyance Sociale — Caisse de Maladie — Invalidité — Retraites.....	122
a) <i>Personnel français et belge</i>	122
b) <i>Personnel allemand</i>	124
H. - Secours individuels.....	125

TITRE II

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE — FINANCES — CONTENTIEUX ET DOMAINE

CHAPITRE I. - Organisation Générale et Effectifs.....	126
CHAPITRE II. - Régime financier de la Régie.....	128
A. - Bases du régime.....	128
B. - Budget.....	128
C. - Situations	129
D. - Avances des Gouvernements français et belge .	129
E. - Remboursement des avances reçues.....	130
CHAPITRE III. - Secrétariat	132
a) <i>Bureau d'Ordre</i>	132
b) <i>Bureau du Courrier</i>	132
c) <i>Bureau du Personnel</i>	132
CHAPITRE IV. - Recettes et Écritures.....	134
A. - Recettes budgétaires.....	134
B. - Comptes de Trésorerie.....	137
a) <i>Comptes des correspondants</i>	137
b) <i>Comptes des Services spéciaux</i>	140
c) <i>Comptes divers</i>	141
CHAPITRE V. - Dépenses	144
A. - Ordonnateurs secondaires et Régisseurs.....	144
B. - Organisation générale du régime des Dépenses.	145
a) <i>Dépenses des Services de la Direction Générale et des Services Centraux</i>	146
b) <i>Approvisionnements Généraux</i>	147

c) <i>Vérification des dépenses des Directions régionales</i>	147
d) <i>Contrôle des dépenses engagées</i>	148
e) <i>Dépenses de Premier établissement</i>	148
CHAPITRE VI. - Caisse Centrale	149
CHAPITRE VII. - Approvisionnements Généraux	151
a) <i>Achats, marchés, adjudications, cessions</i>	151
b) <i>Magasins Généraux de l'Exploitation</i>	152
CHAPITRE VIII. - Contentieux	154
a) <i>Organisation du Service</i>	154
b) <i>Police des Chemins de Fer</i>	154
c) <i>Sabotages — Attentats</i>	156
d) <i>Accidents</i>	157
e) <i>Oppositions — Faillites — Recouvrements</i> ..	158
f) <i>Débets d'agents</i>	161
CHAPITRE IX. - Domaine	162

DEUXIÈME PARTIE

SERVICE DE L'EXPLOITATION

TITRE I

ORGANISATION GÉNÉRALE, ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE

CHAPITRE I. - Service Central de l'Exploitation	165
a) <i>Secrétariat de l'Exploitation</i>	165
b) <i>Service de l'Exploitation technique</i>	165
c) <i>Service de l'Exploitation commerciale</i>	166
CHAPITRE II. - Services Régionaux	167
CHAPITRE III. - Importance et Répartition des effectifs de l'Exploitation	168
CHAPITRE IV. - Relations entre les gares, les Directions régionales et le Service Central	169

CHAPITRE V. - Secrétariat de l'Exploitation.....	170
A. - Secrétariat proprement dit.....	170
B. - Personnel	170
C. - Comptabilité de l'Exploitation.....	171
D. - Service de traduction.....	172

TITRE II

EXPLOITATION TECHNIQUE

CHAPITRE I. - Études techniques.....	173
A. - La situation au point de vue de la sécurité, à la prise de service de la Régie.....	173
B. - Organisation des gares allemandes au point de vue sécurité.....	174
C. - Modifications apportées au Règlement mili- taire d'Exploitation.....	176
D. - Publication, en français, d'un Règlement sur la circulation des trains.....	178
E. - Cloches d'annonce.....	178
F. - Freinage des trains.....	179
G. - Emballlements de trains et dérives.....	181
H. - Aménagements et enclenchements.....	182
I. - Désinfection des wagons.....	182
J. - Instruction des accidents et des incidents....	182
CHAPITRE II. - Horaires des trains.....	183
A. - Organisation du service des horaires.....	183
B. - Horaires	184
C. - Traversée de la zone de Cologne.....	186
D. - Préparation du service pour la fin de la Résis- tance passive.....	187
E. - Conséquences des Accords de Mayence, pour les horaires.....	188
F. - Conséquences des Accords de Londres, pour les horaires.....	190
G. - Relations internationales.....	190
H. - Graphiques de la marche des trains.....	191
I. - Surveillance de la régularité de la marche des trains	193
J. - Atelier de lithographie.....	194

CHAPITRE III. - Répartition du Matériel roulant.....	196
A. - Organisation du Service.....	196
a) <i>Première étape</i>	196
b) <i>Deuxième étape</i>	198
c) <i>Troisième étape</i>	199
B. - Réorganisation générale du Service de la répartition	200
C. - Résistance apportée par la Reichsbahn dans l'application des Accords de Mayence.....	201
D. - Inventaires du Matériel roulant.....	201
a) <i>Matériel à marchandises</i>	201
b) <i>Voitures à voyageurs</i>	202
E. - Roulements des rames de voitures à voyageurs.	203
F. - Comptes d'échange du Matériel G. V. et P. V.	203
a) <i>Première période</i>	203
b) <i>Deuxième période</i>	204
G. - Mécanisme de l'alimentation, en matériel vide, du Bassin de la Ruhr et évacuation du matériel chargé.....	205
a) <i>Bureau des Transports</i>	206
b) <i>Bureau de la Répartition</i>	212
 CHAPITRE IV. - Transports.....	 214
A. - Liquidation des marchandises tombées en épave	214
B. - Organisation du lotissement et des affectations de trains et de wagons.....	214
C. - Renseignements sur le trafic des gares de triage.	217
D. - Campagnes saisonnières.....	217
E. - Difficultés du service provenant d'encombrements	218
F. - Contrôle des voyageurs.....	219
G. - Police des Chemins de Fer.....	219
H. - Mesures contre les vols.....	219
I. - Transports militaires.....	220
 CHAPITRE V. - Service de l'éclairage et du chauffage.....	 223
A. - Éclairage des trains de voyageurs.....	223
B. - Éclairage des gares.....	225
C. - Signaux des trains.....	226
D. - Chauffage des trains.....	227
E. - Mesures contre les incendies.....	227
F. - Organisation du service de l'éclairage et du chauffage	228

CHAPITRE VI. - Services téléphoniques et télégraphiques.....	229
A. - Téléphone.....	229
B. - Télégraphe.....	233
C. - Liaison des gares au réseau téléphonique public allemand.....	236
D. - Service de la télégraphie privée par les gares...	237

TITRE III

EXPLOITATION COMMERCIALE

CHAPITRE I. - Mesures prises par l'Autorité militaire au moment de la défaillance allemande.....	239
A. - Tarifs provisoires.....	239
B. - Comptabilité provisoire.....	240
CHAPITRE II. - Tarifs de Voyageurs, Bagages, Chiens.....	242
A. - Conditions générales d'établissement des tarifs.	242
B. - Bases des Tarifs de Voyageurs.....	243
C. - Tarifs provisoires d'abonnements de Voyageurs.	245
a) <i>Abonnements mensuels pour écoliers, étu-</i> <i>dians et apprentis.....</i>	245
b) <i>Abonnements hebdomadaires de travail.....</i>	245
c) <i>Abonnements mensuels de travail.....</i>	246
d) <i>Billets d'aller et retour pour ouvriers.....</i>	246
D. - Majorations des tarifs de Voyageurs.....	246
E. - Tarifs Voyageurs exprimés en francs — Tableau de conversion — Nouvelles majorations des tarifs.....	247
F. - Abonnements mensuels ordinaires pour voya- geurs.....	252
G. - Billets de quai.....	252
H. - Taxes supplémentaires pour trains rapides et express.....	252
I. - Tarif des wagons-salons.....	253
J. - Tarif des bagages.....	253
K. - Tarif des chiens.....	254
L. - Tarifs spéciaux divers.....	254
a) <i>Billets aller et retour du dimanche.....</i>	254
b) <i>Billets pour Sociétés et Pèlerinages.....</i>	254
CHAPITRE III. - Tarifs des marchandises transportées par wagons complets et au détail, en G. V. et en P. V.....	256
A. - Conditions générales d'établissement des pre- miers tarifs.....	256

B. - Bases des tarifs de marchandises.....	257
C. - Mode de calcul des distances de tarification....	258
D. - Droits de stationnement.....	259
E. - Tableau des gares ouvertes au service.....	259
F. - Nouvelle classification des marchandises.....	260
G. - Majorations successives des tarifs — Tarifs exprimés en francs.....	260
H. - Avis d'arrivée et droits de stationnement.....	263
I. - Tarif pour le transport des animaux vivants.	263
J. - Tarif pour le transport des marchandises par colis de détail.....	264
K. - Tarif des colis express	264
L. - Annexes aux tarifs pour le transport des mar- chandises	266
M. - Tarifs spéciaux.....	266
CHAPITRE IV. - Réductions exceptionnelles des frais de transport....	269
A. - Voyageurs.....	269
B. - Marchandises	269
CHAPITRE V. - Transports militaires.....	270
CHAPITRE VI. - Transports internationaux.....	272
A. - Voyageurs et bagages.....	272
B. - Marchandises	273
CHAPITRE VII. - Transports postaux.....	275
CHAPITRE VIII. - Responsabilité des transports — Réclamations.....	278
A. - Assurance des bagages, et des marchandises transportées en G. V. et P. V.	278
B. - Service des Réclamations.....	281
a) <i>Réclamations pour pertes, retards, avaries, etc.</i>	282
b) <i>Détaxes</i>	283
c) <i>Comptabilité</i>	283
d) <i>Recherches</i>	284
CHAPITRE IX. - Conventions particulières et Contrats spéciaux d'ex- ploitation.....	285
A. - Embranchements particuliers.....	285
B. - Relations de la Régie avec les Compagnies d'intérêt local.....	286
C. - Locations consenties par la Régie dans ses gares.	288

D. - Relations entre la Régie et la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.....	290
E. - Relations de la Régie avec le Service des Douanes	291
F. - Relations de la Régie avec les Services de Restitution	293
CHAPITRE X. - Exploitation des installations du Port de Duisbourg-Ruhrort.....	294
A. - Généralités	294
B. - Contrat passé avec la Hafenverwaltung.....	295

TITRE IV

COMPTABILITÉ DES GARES ET CONTROLE DES RECETTES

CHAPITRE I. - Comptabilité des gares.....	297
A. - Considérations générales.....	297
B. - Organisation de la Comptabilité des gares.....	298
a) <i>Situation au moment de la constitution de la Régie</i>	<i>298</i>
b) <i>Choix du mode de comptabilité à adopter.....</i>	<i>298</i>
c) <i>Complications provenant de l'emploi de diverses devises</i>	<i>302</i>
d) <i>Publication d'une Instruction comptable uniforme pour tout le Réseau.....</i>	<i>304</i>
e) <i>Fourniture des billets de voyageurs aux gares</i>	<i>305</i>
f) <i>Reprise des relations de trafic direct G. V. et P. V. avec les réseaux voisins.....</i>	<i>306</i>
g) <i>Comptabilisation des frais de fourniture et de stationnement du matériel sur embranchements particuliers.....</i>	<i>307</i>
h) <i>Débours et remboursements.....</i>	<i>308</i>
C. - Mesures générales prises à l'approche de la cessation de la Résistance passive.....	308
a) <i>Nécessité de modifier la comptabilité Voyageurs</i>	<i>309</i>
b) <i>Recettes diverses</i>	<i>310</i>
c) <i>Transports pour les services de la Régie.....</i>	<i>310</i>
d) <i>Rectification des écritures des gares.....</i>	<i>310</i>
e) <i>Versements de fonds par les gares.....</i>	<i>311</i>
D. - Organisations annexes.....	312
a) <i>Colis express.....</i>	<i>312</i>
b) <i>Télégrammes privés.....</i>	<i>312</i>

c) <i>Reprise du trafic avec les T.N.O. et avec la zone de Cologne</i>	313
d) <i>Règlements périodiques dans les gares</i>	314
e) <i>Factage et camionnage</i>	315
f) <i>Compagnies secondaires</i>	316
CHAPITRE II. - Contrôle des Recettes	317
A. - <i>Considérations générales</i>	317
B. - <i>Organisation du Contrôle des Recettes — 1^{re} étape</i>	319
a) <i>Caisses principales</i>	319
b) <i>Contrôles régionaux</i>	320
C. - <i>Organisation du Contrôle des Recettes — 2^e étape</i>	321
a) <i>Section du Trafic Voyageurs et Bagages</i>	321
b) <i>Section du Trafic G. V. et P. V.</i>	322
c) <i>Section de Liquidation des transports à régler en compte</i>	323
d) <i>Section de la Comptabilité et de la Statistique</i>	323
e) <i>Divers comptes ouverts</i>	325
D. - <i>Inspecteurs et Contrôleurs de Comptabilité</i>	326

TROISIÈME PARTIE

SERVICE DE LA VOIE, DES TRAVAUX ET DES BATIMENTS

TITRE I

ORGANISATION GÉNÉRALE, ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE

CHAPITRE I. - Service Central de la Voie, des Travaux et des Bâti- ments	329
a) <i>Service des Études et des Travaux neufs — Ouvrages d'art</i>	331
b) <i>Service de la Voie proprement dite</i>	332
c) <i>Service des Bâtiments</i>	333
d) <i>Service de la Signalisation et des Enclen- chements</i>	333

e) <i>Service des Approvisionnements de la Voie</i> ..	334
f) <i>Secrétariat de la Voie et des Bâtiments</i>	334
g) <i>Division de la Comptabilité des Dépenses</i> ...	336
CHAPITRE II. - Services Régionaux	337

TITRE II

VOIE — BATIMENTS — TRAVAUX — OUVRAGES D'ART

CHAPITRE I. - Voie	339
A. - Surveillance et Entretien des voies pendant la Résistance passive (année 1923)	339
a) <i>Longueur des voies exploitées au début</i>	339
b) <i>Répartition du personnel, au mois de Mars 1923</i>	340
c) <i>Organisation de l'entretien des voies</i>	342
d) <i>Augmentation progressive des effectifs</i>	345
e) <i>Augmentation progressive de la longueur des lignes du Réseau</i>	346
f) <i>Résultats obtenus pendant l'année 1923</i>	347
B. - Travaux d'entretien exécutés à l'entreprise	347
a) <i>Importance et Conditions des marchés</i>	347
b) <i>Constitution des chantiers</i>	348
c) <i>Rendements obtenus</i>	349
d) <i>Travail effectué — Prix de revient</i>	350
C. - Gardiennage des voies ferrées et des passages à niveau	351
a) <i>Gardiennage des voies et des ouvrages d'art par l'Armée et les agents de la Régie</i>	351
b) <i>Gardiennage des passages à niveau par les communes</i>	351
c) <i>Gardiennage des voies et des installations du Chemin de Fer par les communes</i>	352
d) <i>Reprise du service de gardiennage normal par la Régie après la Résistance passive</i> ...	353
D. - Fin de la Résistance passive — Reprise du service par les cheminots allemands	353
a) <i>Nombre des demandes de réintégration</i>	353
b) <i>Nombre de cheminots allemands repris</i>	354

E. - Entretien des voies pendant l'année 1924.....	356
a) <i>Effectifs en 1924</i>	356
b) <i>Longueur des voies principales à entretenir</i> ...	356
c) <i>Nombre et longueur moyenne des sections et des districts</i>	357
d) <i>Organisation des travaux divers et de la revision générale méthodique des voies principales</i>	357
e) <i>Programme de revision générale pour 1924</i> ..	359
f) <i>Résultats obtenus</i>	360
CHAPITRE II. - Bâtiments	361
A. - Protection des bâtiments et réparation des déprédations.....	361
B. - Remise en état des bâtiments.....	362
C. - Modes d'exécution des travaux.....	364
D. - Résultats	364
CHAPITRE III. - Embranchements particuliers	366
A. - Règles générales pour l'établissement des traités.....	366
B. - Embranchements étudiés et autorisés par la Régie	368
CHAPITRE IV. - Travaux	369
A. - Travaux divers.....	369
B. - Consolidation de remblais.....	369
C. - Renouvellements de voies.....	370
D. - Doublement de la ligne de Düren à Bonn.....	373
E. - Travaux résultant des affaissements du sol de la Ruhr.....	374
CHAPITRE V. - Ouvrages d'Art	376
A. - Mesures de précaution prises au début de l'exploitation.....	376
B. - Activité du Service des Ouvrages d'Art.....	376
CHAPITRE VI. - Documentation établie pour les Agents de la Voie	379

TITRE III

SIGNALISATION

CHAPITRE I. - Organisation du Service, pour la remise en état et la desserte des postes de block pendant l'année 1923..	384
A. - Première phase : la sécurité est assurée par des moyens de fortune.....	384
B. - Deuxième phase : remise en état partielle des installations allemandes de sécurité.....	385
C. - Troisième phase : rétablissement complet des installations allemandes de sécurité après la Résistance passive.....	389
CHAPITRE II. - Documentation.....	392

TITRE IV

APPROVISIONNEMENTS DE LA VOIE ET DE LA SIGNALISATION

CHAPITRE I. - Organisation du Service.....	397
CHAPITRE II. - Importance des marchés passés.....	399

QUATRIÈME PARTIE

SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

TITRE I

ORGANISATION GÉNÉRALE, ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE

CHAPITRE I. - Service Central du Matériel et de la Traction.....	401
a) <i>Secrétariat et Personnel</i>	401
b) <i>Service de la Comptabilité</i>	402
CHAPITRE II. - Services Régionaux.....	405

TITRE II

SERVICE DU MATÉRIEL

CHAPITRE I. - Organisation Générale du Service du Matériel.....	406
A. - Service Central du Matériel.....	406
B. - Services Régionaux.....	409
C. - Service Fluvial.....	411
a) <i>Bateaux</i>	411
b) <i>Appareils de levage des ports</i>	411
CHAPITRE II. - Machines et Tenders.....	413
A. - Généralités	413
a) <i>Dispositions générales prises pour l'entretien et la réparation des locomotives et tenders.</i>	413
b) <i>Effectifs et types de locomotives et tenders</i>	415
B. - Entretien et Réparation des machines dans les Ateliers de la Régie.....	416
a) <i>Organisation des Ateliers de Machines de la Régie</i>	416
b) <i>Effectifs des Ateliers de Machines</i>	420
c) <i>Répartition des travaux de réparation des locomotives</i>	422
d) <i>Fournitures des pièces de dépôts</i>	425
e) <i>Pièces et matières d'approvisionnements</i>	426
f) <i>Comptabilité des Ateliers</i>	427
g) <i>Rendement des Ateliers</i>	428
h) <i>Forfaits de réparations</i>	429
i) <i>Prix de revient des réparations</i>	429
j) <i>Améliorations apportées dans les divers Ateliers</i>	431
C. - Réparation des Machines dans les Ateliers de l'Industrie Privée.....	435
a) <i>Organisation générale</i>	435
b) <i>Contrôle des travaux de réparation</i>	438
c) <i>Rendement des Ateliers de l'Industrie Privée</i>	438
d) <i>Salaires moyens dans les Ateliers de l'Industrie Privée</i>	439
CHAPITRE III. - Voitures et Wagons.....	440
a) <i>Parc des voitures et wagons</i>	440
b) <i>Organisation des réparations et de l'entretien</i>	444

c) <i>Effectif des Ateliers de réparation et d'entretien</i>	447
d) <i>Ateliers principaux de réparation</i>	450
e) <i>Réparations dans les Ateliers de l'Industrie Privée</i>	454
CHAPITRE IV. - Service électrique	457
a) <i>Organisation Générale</i>	457
b) <i>Firmes allemandes fournissant l'énergie électrique</i>	457
c) <i>Détails techniques sur la fourniture du courant</i>	458
d) <i>Sous-Station</i>	458
e) <i>Centrales</i>	459
f) <i>Installations d'Ateliers</i>	461
g) <i>Installations de dépôts et de petits entretiens</i>	461
h) <i>Réseau aérien</i>	462
i) <i>Automotrices</i>	462
j) <i>Eclairage électrique des voitures</i>	464
k) <i>Contrats pour la fourniture d'énergie électrique</i>	465
CHAPITRE V. - Usines à Gaz d'huile et de houille de Ludwigshafen ...	467

TITRE III

SERVICE DE LA TRACTION

CHAPITRE I. - Organisation Générale du Service de la Traction	469
A. - <i>Service Central de la Traction</i>	469
B. - <i>Services Régionaux</i>	470
C. - <i>Service des Dépôts</i>	471
CHAPITRE II. - Personnel	472
A. - <i>Effectifs</i>	472
B. - <i>Équipes de mécaniciens et chauffeurs</i>	472
C. - <i>Manœuvres</i>	473
D. - <i>Ouvriers</i>	474

CHAPITRE III. - Matériel locomotives	475
A. - Effectifs	475
B. - Charges — Profils des lignes.....	477
C. - Fiches signalétiques.....	477
D. - Entretien des machines.....	478
E. - Parcours entre deux levages ou entre deux visites	479
F. - Épreuves des chaudières.....	479
G. - Mutations	479
H. - Lavage des machines.....	479
I. - Détresses et incidents de route.....	480
J. - Essais de combustibles.....	480
K. - Améliorations apportées par la Régie.....	482
CHAPITRE IV. - Installations de dépôts.....	483
A. - Remisage, tournage et transbordement.....	483
B. - Réparation des machines	484
C. - Lavage des machines.....	484
D. - Chargement des combustibles.....	485
E. - Distribution des matières de graissage et d'éclairage	486
F. - Distribution de sable.....	486
G. - Enlèvement des scories.....	487
H. - Service de l'eau	487
CHAPITRE V. - Installations et Appareils divers.....	489
A. - Éclairage des machines.....	489
B. - Grues de relevage et wagons de secours.....	489
C. - Station de ventilation du Tunnel de Cochem ..	489
D. - Chasse-neige	490
E. - Fourgons-chaudières.....	490

TITRE IV

**SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS
DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION**

CHAPITRE I. - Organisation et fonctionnement du Service	491
A. - Période de la Résistance passive (Mars à Octobre 1923).....	492
B. - Période transitoire (Octobre à fin Décembre 1923)	494
C. - Période normale (à partir de Janvier 1924) ..	496
a) <i>Marchés et commandes</i>	496
b) <i>Livraisons aux services</i>	497
D. - Particularités	498
a) <i>Combustibles</i>	498
b) <i>Contrôle des travaux en usines</i>	501
c) <i>Laboratoire des essais</i>	502

LIVRE III



SERVICES DE LIQUIDATION DE LA RÉGIE



CHAPITRE I. - Généralités	505
A. - Installation des Offices de Liquidation	505
B. - Organisation Générale des Offices	505
a) <i>Office de Paris</i>	505
b) <i>Office de Bruxelles</i>	506
c) <i>Office de Mayence</i>	506
C. - Dernière période de Liquidation	507
CHAPITRE II. - Office de Paris	508
A. - Secrétariat et Personnel	508
B. - Services de Liquidation proprement dits	508
a) <i>Affaires générales et questions intéressant les divers Services techniques</i>	509
b) <i>Contrôle des Recettes</i>	516
c) <i>Comptabilité du Service des Réclamations</i>	518
d) <i>Caisse Centrale</i>	519
e) <i>Recettes et Écritures</i>	520
f) <i>Dépenses — Mandatements et Vérifications</i>	523
C. - Service du Contentieux	528
a) <i>Considérations Générales</i>	528
b) <i>Litiges portés devant la Commission Judiciaire Mixte et la Commission Supérieure</i>	531
c) <i>Résultats</i>	542
D. - Contrôle Financier	542
CHAPITRE III. - Office de Bruxelles	545

CHAPITRE IV. - Office de Mayence.....	548
CHAPITRE V. - Dernière période de la Liquidation.....	550
a) <i>Recettes.....</i>	551
b) <i>Dépenses</i>	552
c) <i>Versements des bénéfiques.....</i>	553
d) <i>Rapport définitif de gestion et approbation définitive des Comptes.....</i>	554



ANNEXES

ANNEXE I.	- Ordonnance n° 149 du 1 ^{er} Mars 1923, de la H.C.I.T.R., spéciale à l'organisation des Chemins de Fer dans les Territoires rhénans	559
ANNEXE II.	- Arrêté n° 20 du 1 ^{er} Mars 1923, du Commandant en Chef, relatif à l'organisation des Chemins de Fer dans les Territoires Occupés du bassin de la Ruhr..	562
ANNEXE III.	- Décret du Président de la République, du 1 ^{er} Mars 1923	564
ANNEXE IV.	- Arrêté royal belge, du 17 Mars 1923.....	565
ANNEXE V.	- Décret du Président de la République, du 31 Mars 1923.	566
ANNEXE VI.	- Ordonnance n° 280 du 14 Novembre 1924, de la H.C.I.T.R., spéciale à la cessation de l'exploitation, par la Régie franco-belge, du Réseau des Chemins de Fer des T.O., et à la remise de cette exploitation à la Société allemande des Chemins de Fer.....	569
ANNEXE VII.	- Conditions de rémunération du personnel français et belge.....	573
ANNEXE VIII.	- Conditions de rémunération du personnel allemand (Beamten)	578
ANNEXE IX.	- Conditions de rémunération du personnel allemand (Arbeiter).....	579

FIGURES

FIGURE N° 1.	- Répartition du Réseau de la Régie entre les Directions régionales.....	16 bis
FIGURE N° 2.	- La Direction Générale de la Régie, à Mayence	16 ter
FIGURE N° 3.	- L'Oberrealschule de Mayence (Annexe à la Direction Générale de la Régie).....	16 ter
FIGURE N° 4.	- Lignes exploitées le 19 Mars 1923.....	18 bis
FIGURE N° 5.	- — le 1 ^{er} Juillet 1923.....	18 bis
FIGURE N° 6.	- — le 1 ^{er} Octobre 1923.....	18 ter
FIGURE N° 7.	- Constitution définitive du Réseau de la Régie.....	18 ter
FIGURE N° 8.	- Carte des sabotages ayant affecté les voies principales.....	24 bis
FIGURES N° 9 et 9 bis.	- Les résultats de quelques sabotages.	28 bis et 28 ter
FIGURE N° 10.	- Carte d'ensemble de la Direction régionale d'Essen..	32 bis
FIGURE N° 11.	- Plan d'ensemble des gares de Cologne.....	36 bis
FIGURE N° 12.	- Coupure de 20 francs des Billets de la Régie.....	72 bis
FIGURE N° 13.	- Vue générale des ports de Duisbourg-Ruhrort	294 bis
FIGURE N° 14.	- Plan des installations des ports de Duisbourg-Ruhrort.....	294 ter



ACHEVÉ D'IMPRIMER LE
QUINZE AVRIL MIL NEUF
CENT TRENTE-HUIT SUR LES
PRESSES DE L'IMPRIMERIE
---- CHAIX, A PARIS ----

16575-12-37.



