

Titre : Note sur les chemins de fer des territoires occupés

Auteur : Soulez, Emile

Mots-clés : Chemins de fer

Description : 1 vol. (48 p.) ; 32 cm

Adresse : Paris : Dunod, 1924

Cote de l'exemplaire : CNAM-BIB 4 Le 380

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?4LE380>

BIBLIOTHÈQUE
N° 5230
MÉTALLURGIE

4^o Le 380

2.10.28

NOTE

SUR

LA RÉGIE DES CHEMINS DE FER

DES TERRITOIRES OCCUPÉS

PAR

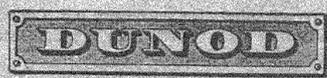
M. E. SOULEZ,

INGÉNIEUR DES ARTS ET MANUFACTURES,
SOUS-CHEF DE L'EXPLOITATION AU CHEMIN DE FER DU NORD,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA RÉGIE.

Extrait de la **Revue Générale des Chemins de fer**
(N^o d'août et septembre 1924).



PARIS



92, RUE BONAPARTE (VI)
Tous droits réservés.

La **Revue Générale des Chemins de fer** paraît mensuellement, depuis Juillet 1878, sous le patronage et avec la collaboration d'un *Comité de Rédaction* composé actuellement de :

MM.
Salomon, Ingénieur en chef honoraire du Matériel et de la Traction de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, ancien membre du Comité de l'Exploitation technique des Chemins de fer, *Président*.
Berthelier, Directeur de la Société générale des Chemins de fer économiques.
Descubes, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur des Travaux de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.
Javary, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Exploitation de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.
Herdner, Ingénieur en chef honoraire du Matériel et de la Traction de la Compagnie des Chemins de fer du Midi.
Heurteau, Ingénieur en chef des Mines en retraite, Administrateur de la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans. Fondateur. Membre honoraire.

MM.
Le Grain, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.
Mange, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans.
Margot, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur Général de la Compagnie des Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée.
Monmerqué, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, en retraite.
Peschaud, Secrétaire Général du Comité de Direction des grands réseaux de Chemins de fer. Secrétaire Général de la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans.
Siegler, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite, Ingénieur en chef honoraire de la Voie et des Travaux de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL :

M. **Godfernaux**, Ingénieur. Membre du Comité des Travaux publics des Colonies.

Secrétariat : 88, Rue Saint-Lazare, PARIS (IX^e)

RÉDACTION DE LA CHRONIQUE :

MM.
Conte, Ingénieur en Chef adjoint de l'Office Central d'Études de Matériel de Chemins de fer.
Grelat, Secrétaire général adjoint du Comité de Direction des grands réseaux de Chemins de fer.

MM.
Langlade, Inspecteur Principal de l'Exploitation (services techniques) de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.
Piot, Chef du Contentieux de la Compagnie des Chemins de fer du Midi.

BUT DE LA REVUE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Les études et les travaux publiés en France et à l'étranger sur les chemins de fer, et plus généralement sur la question des transports, étaient disséminés dans diverses publications périodiques.

La *Revue Générale des Chemins de fer* a pour but de réunir et de centraliser toutes les publications spéciales relatives à l'industrie des chemins de fer. Elle est destinée à tenir tous ceux qui s'occupent de ces importantes questions, au courant des travaux exécutés, des progrès tentés et réalisés, et, en général, de tous les faits techniques ou commerciaux qui, en France ou à l'étranger, présentent quelque intérêt.

Elle publie, tout à la fois, des articles spéciaux relatifs à la construction des chemins de fer, à leur entretien, à l'établissement du matériel fixe et roulant, à la traction, etc. ; des études économiques ou financières, des résultats ou renseignements ayant trait à l'exploitation technique ou commerciale, tels que : dispositions de gares, manutention, télégraphie et application de l'électricité, chauffage et éclairage des gares et des trains, tarifs, jurisprudence, comptabilité, statistique, etc. Elle donne, d'une façon complète, la statistique annuelle des principaux chemins de fer du monde.

En un mot, la *Revue Générale des Chemins de fer* constitue, en France, l'organe spécial des chemins de fer et à ce titre, elle mérite d'appeler l'attention de toutes les personnes qui s'intéressent à la grande industrie de transports, ainsi qu'on pourra, d'ailleurs, le constater par les **Tables générales des Matières** parues dans cette publication du 1^{er} Juillet 1878 au 1^{er} Janvier 1921.

4^ole 380



NOTE

SUR

LA RÉGIE DES CHEMINS DE FER

DES TERRITOIRES OCCUPÉS

PAR

M. E. SOULEZ,

INGÉNIEUR DES ARTS ET MANUFACTURES,
SOUS-CHEF DE L'EXPLOITATION AU CHEMIN DE FER DU NORD,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA RÉGIE.

Extrait de la **Revue Générale des Chemins de fer**
(N^{os} d'Août et Septembre 1924).

PARIS



92, RUE BONAPARTE (VI)

Tous droits réservés



NOTE

SUR

LA RÉGIE DES CHEMINS DE FER

DES TERRITOIRES OCCUPÉS

Par **M. E. SOULEZ,**

INGÉNIEUR DES ARTS ET MANUFACTURES,
SOUS-CHEF DE L'EXPLOITATION AU CHEMIN DE FER DU NORD,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA RÉGIE.

Depuis plusieurs mois, l'attention du public a été maintes fois appelée sur la Régie des Chemins de fer des Territoires occupés.

En attendant que des documents plus complets et que des statistiques étendues puissent être fournis, il nous a semblé intéressant de permettre aux lecteurs de la *Revue Générale des Chemins de fer* d'être renseignés dès maintenant sur la création et le fonctionnement de cet organisme, sur son développement et sur les résultats obtenus.

Comme on le verra au cours de notre exposé, il est fait mention à plusieurs reprises du dévouement et de l'initiative développés par les cheminots des réseaux français et belges ; c'est qu'en effet ils ne sauraient être trop mis en lumière, car seuls ils ont permis d'assurer la réussite d'un organisme que beaucoup déclaraient ne pas être viable.

Dans cette étude sommaire, les points ci-après seront successivement passés en revue :

- | | | |
|--|---|--|
| A. — Création de la Régie. | } | Exposé chronologique. |
| B. — Organisation générale de la Régie. | | Direction générale, Services Centraux, Directions régionales.
Constitution et recrutement du personnel — mode de rémunération :
a) Personnel français et belge ;
b) Personnel allemand. |
| C. — Constitution du Réseau. | } | Reprise progressive du Service. |

- D. — Service de l'Exploitation.**
 - a) Horaires ;
 - b) Sujétion causée par la traversée de la zone anglaise — doublement de la ligne de Duren à Euskirchen et Bonn ;
 - c) Reprise des échanges avec la Reichsbahn. — Accords de Mayence du 1^{er} Décembre ;
 - d) Rétablissement des échanges avec la zone de Cologne. — Accords de Mayence du 16 Février ;
 - e) Transports. — Transports de réparations et transports commerciaux. — Voyageurs ;
 - f) Tarification et Comptabilité ;
 - g) Magasins et Approvisionnements.
- E. — Service de la Voie.**
 - a) Entretien ;
 - b) Gardiennage de la Voie et des P. N. ;
 - c) Travaux neufs ;
 - d) Bâtiments ;
 - e) Ouvrages d'art ;
 - f) Signaux et enclenchements ;
 - g) Magasins et Approvisionnements.
- F. — Service de la Traction.**
 - a) Locomotives ;
 - b) Matériel roulant ;
 - c) Approvisionnements :
 - { Combustibles ;
 - { Matières diverses ;
 - d) Organisation du Personnel.
- G. — Organisation financière de la Régie. Comptabilité générale.**
 - a) Régime financier de la Régie ;
 - b) Ressources de la Régie ;
 - c) Rapports de la Régie avec les Services publics financiers et les Banques ;
 - d) Application des règles comptables ;
 - e) Contrôle des dépenses engagées et contrôle financier.
- H. — Conclusions.**

A. — CRÉATION DE LA RÉGIE

Exposé chronologique.

Lorsque, le 11 Janvier 1923, la France et la Belgique décidèrent d'occuper la Ruhr, le Reich, pour s'opposer à cette opération, ordonna aux fonctionnaires et à la population de répondre par la résistance passive aux ordres des autorités alliées. Il ordonna en particulier, à l'ensemble du personnel du chemin de fer de la rive gauche du Rhin et à celui de la Ruhr, de cesser son service.

La grève était effective dans la Ruhr et la région de Dusseldorf dès le 19 Janvier. Elle devint générale sur la rive gauche dans le courant de Février et au début de Mars dans le Palatinat. Avant de partir, les Allemands avaient évacué, dans la plupart des cas, les documents concernant

le service ; un grand nombre de locomotives et des wagons appartenant au parc normal avaient été envoyés en territoire non occupé.

Dans maints endroits, des sabotages de cabines, d'aiguilles, de ponts tournants, de prises d'eau avaient été effectués ; une partie de l'outillage avait été enlevé des dépôts et des gares ou détruit.

En opérant ainsi, le Reich espérait créer aux autorités alliées et, en particulier, aux Armées d'occupation, des difficultés inextricables, en coupant les troupes de leur base et en les laissant ainsi privées de toute liaison et de tout ravitaillement. La population civile était évidemment sacrifiée, mais qu'importait au Reich en raison du but escompté.

Lorsque l'ordre de grève fut lancé, les transports de concentration de troupes dans la Ruhr étaient déjà effectués pour la plus grande partie.

Pour rétablir les communications, l'autorité militaire, de qui les chemins de fer allemands dépendaient directement, ne disposait alors que de 500 agents des divers Réseaux français envoyés en Rhénanie pour surveiller le fonctionnement des services, et formant la 50^e Section de Chemins de fer de campagne. Ce faible contingent, malgré son renforcement de 570 agents de l'État, intervenu fin Janvier, était totalement insuffisant pour assurer les transports par chemins de fer ; aussi, les Gouvernements français et belge envoyèrent-ils une partie des Sections actives de Chemins de fer de Campagne françaises (dont les hommes furent convoqués pour une période d'exercice) et des Bataillons de Chemins de fer belges. Quelques semaines après, un nouveau contingent de volontaires français était envoyé en renfort.

A chacune des Sections ainsi mobilisée fut attribuée une zone d'action distincte. La portion Nord-Ouest du réseau Rhénan fut confiée à la Section belge avec Aix-la-Chapelle comme siège de la direction. Le Réseau du P.-L.-M. prit la région de l'Eifel avec Trèves comme centre. Au P.-O. fut confié le Palatinat avec Ludwigshafen, au Midi la région de Mayence. Le Réseau du Nord fut chargé de la zone Est de la direction allemande de Cologne (à l'exclusion bien entendu de l'enclave britannique, où le service continuait à être assuré par les cheminots allemands) avec Cologne comme siège de direction, qui fut reporté ultérieurement à Duren. La tête de pont de Dusseldorf, ainsi que la Ruhr, furent confiées à des éléments mixtes provenant de Sections de Chemins de fer de Campagne de l'État, de l'Est et de l'Alsace-Lorraine, et une direction fut ainsi formée à Essen.

Ces cheminots français et belges ainsi envoyés à l'improviste, en plein hiver, sur un réseau dont ils ne connaissaient pour la plupart ni la signalisation, ni les méthodes d'exploitation, se trouvaient dans des conditions bien peu favorables à un bon rendement. On pouvait donc craindre, et c'était ce qu'espéraient les Allemands, que leurs efforts et leur bonne volonté ne fussent pas couronnés par le succès. Mais grâce à ses qualités d'initiative, à son amour-propre et à son endurance, le cheminot franco-belge trompa l'espoir des Allemands. Dès son arrivée, il se mit courageusement à la besogne ; il rétablit rapidement la continuité du rail et la circulation indispensable à la vie des Armées.

Incrédules d'abord, les Allemands durent constater que le ravitaillement de l'armée était assuré, ainsi que tous les besoins indispensables aux opérations alors en cours, et que, même, quelques semaines après l'arrivée des cheminots, un embryon du service voyageurs était instauré.

Pendant ce temps, les intentions de l'Allemagne se précisaient. On comprenait que la résistance passive constituait une nouvelle lutte d'usure, dont le succès devait appartenir au plus persévérant.

Dès lors, il apparut que l'exploitation du Réseau rhénan ne devait pas être une exploitation de quelques semaines, pouvant par conséquent se plier par sa durée même aux méthodes de guerre. Il fallait satisfaire, non seulement des besoins militaires, mais aussi des transports de réparation (en particulier de combustibles), si l'on voulait exploiter le gage saisi. Il fallait entretenir en même temps la vie économique dans le pays, malgré le Reich même.

Des échanges de vues se poursuivirent donc entre Paris et Bruxelles ; le 1^{er} Mars 1923, une Ordonnance de la Haute Commission Interalliée, un Arrêté belge et un Arrêté du Général en Chef pour les Territoires nouvellement occupés, créèrent un organisme destiné à remplacer les Chemins de fer allemands défailants. (1) Cet organisme prit le nom de « Régie des Chemins de fer des Territoires Occupés ». Placé sous l'autorité du Général Commandant en Chef, pour tout ce qui concerne l'exécution des transports destinés à satisfaire les besoins militaires, il conservait par ailleurs son indépendance technique.

Lorsqu'elle prit possession des lignes antérieurement exploitées par les Allemands, la Régie disposait au total de 10.036 français et belges (9079 français et 957 belges), alors que ces chemins de fer comportaient antérieurement un effectif total de 170.000 agents.

Les populations, respectant scrupuleusement les ordres reçus, boycottaient les moyens de transports qui leur étaient offerts ; elles préféraient s'imposer de grosses dépenses et, malgré les rigueurs de l'hiver, voyager debout dans des camions découverts, plutôt que de prendre les trains. Les marchandises étaient acheminées par la route, au prix de roulages onéreux. Le nombre de voyageurs civils journaliers s'élevait environ à un millier, les transports en grande et petite vitesse étaient virtuellement nuls. Par contre, une circulation intense existait sur les tramways et sur les routes au grand dam des chaussées déjà insuffisamment entretenues. Les tramways transportaient de nuit des marchandises, les routes étaient aussi fréquentées de nuit que de jour par de longues théories de piétons et de véhicules divers, depuis la charrette jusqu'au tracteur trainant de nombreuses remorques.

En interrompant immédiatement leur travail, sur l'ordre du Reich, les cheminots allemands avaient contrevenu à leurs obligations vis-à-vis des autorités alliées et, en particulier, vis-à-vis du Général Commandant en Chef, dont ils dépendaient. Tout fut tenté pour les ramener dans le devoir vis-à-vis de ces autorités. Un avertissement leur fut lancé le 20 Mars, les prévenant que leur défaillance les exposait aux plus graves sanctions, y compris la révocation.

Cet avertissement fut suivi d'un ordre du Général Commandant en Chef notifiant à tous ceux qui n'auraient pas repris leur service, qu'ils seraient révoqués et qu'ils s'exposaient même à être expulsés des Territoires occupés.

Malgré ces injonctions, un bien petit nombre de cheminots allemands, quelques dizaines au total, reprirent le service. Il était alors démontré que la Régie ne pouvait compter sur eux, tout au moins pour le présent, et qu'il fallait aviser par d'autres moyens, car, pendant ce temps, les transports s'intensifiaient. En effet, pour parer à la carence des prestations allemandes, toute livraison de coke et de charbon ayant cessé, on avait organisé d'abord l'enlèvement des stocks sur roues de combustibles et de matières diverses qui se trouvaient dans les gares, puis le déstockage des cokes et charbons restés sur le carreau des mines.

Il fut tout d'abord fait appel à l'entreprise privée dans toute la mesure possible pour la

(1) Documents constitutifs de la Régie : Ordonnance 149 de la Haute Commission Interalliée du 1^{er} Mars 1923 — Arrêté royal du 19 Mars 1923 — Arrêté n° 20 du Général en Chef pour les Territoires nouvellement occupés.

manutention et le groupage, pour l'entretien de la voie et pour la réparation des machines et et des wagons. Malgré cela, le personnel dont disposait la Régie était loin d'être suffisant.

Un appel fut donc adressé aux Réseaux français qui, malgré le sacrifice qui leur était demandé, n'hésitèrent pas à donner, à l'action entreprise dans la Ruhr, leur concours le plus absolu. Des volontaires furent appelés, auxquels des avantages spéciaux furent accordés pour compenser les inconvénients qui résultaient de la vie en pays étranger, de la séparation de leur famille et des frais entraînés par le double foyer. Cet appel eut le succès escompté et procura à la Régie un supplément de 5.400 cheminots. Nous étions à ce moment (1^{er} Mai) en face d'un trafic croissant, malgré l'entrave d'une résistance également croissante suscitée par le Reich.

A la résistance passive avait succédé peu à peu une résistance active. Sous l'influence de véritables organisations de sabotages, les attentats contre la voie ferrée prirent alors une acuité toute particulière ; des bandes organisées partant des territoires non occupés se rendaient aux points préalablement désignés, munies d'explosifs, afin de saboter l'ouvrage d'art ou la voie dans des conditions prévues à l'avance.

Il ne se passait pas alors de nuit que des bombes ne fussent posées sous le passage des trains, entraînant, en général, le déraillement de la machine et d'une partie du train.

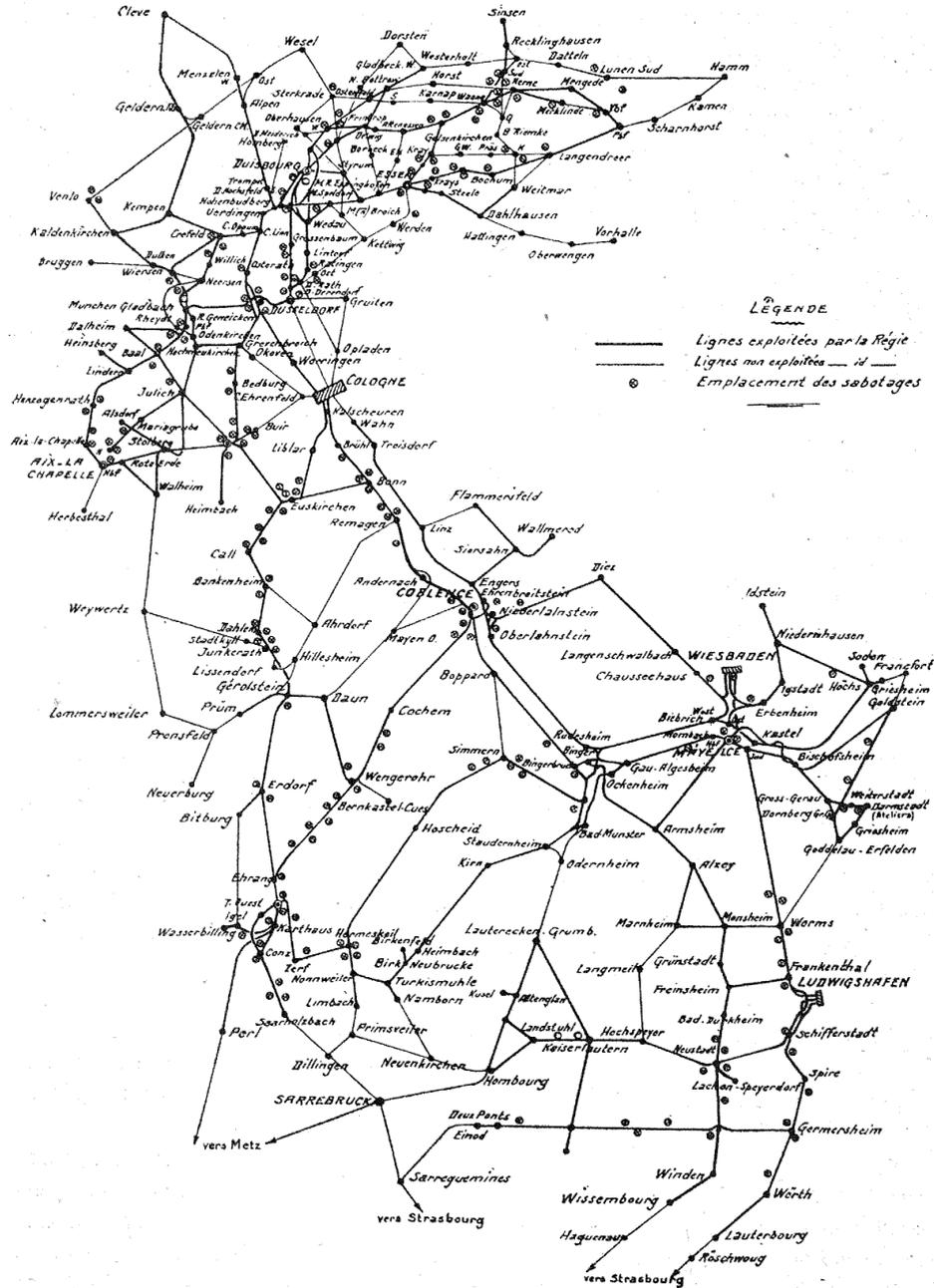
Ayant constaté que les bombes, en explosant sous la machine, n'avaient qu'un rendement insuffisant à leur gré, les saboteurs firent usage de bombes avec mécanisme à retardement, afin que leur effet se produisit sous les voitures du train. Du 19 Avril au 30 Juin, 125 attentats furent ainsi relevés.

Le caractère méthodique de cette propagande par le fait ne peut être nié ; au lieu d'efforts épars au hasard des initiatives individuelles, ces attentats étaient perpétrés suivant un plan d'ensemble dont il était facile de retrouver les directives. A certaines périodes, c'était les transports de charbon qui étaient visés. Entre les 6 et 8 Mai, simultanément, les lignes d'Aix-la-Chapelle à Cologne, d'Aix-la-Chapelle à Munchen-Gladbach, de Duren à Neuss et Dusseldorf, de Duren à Euskirchen, de Trèves à Euskirchen et Cologne, étaient interceptées par 5 attentats qui interrompirent les transports de charbon vers la Belgique, la région parisienne ou les usines métallurgiques de la Lorraine. La carte (Fig. 4) renseigne sur la répartition de ces actes de sabotage. Plus tard, c'est aux relations internationales avec la France que les saboteurs s'attaquèrent. Enfin, ils cherchèrent à produire la crainte sur le public des grandes villes, notamment de celles où résidaient les organismes d'occupation ; ce furent alors les environs immédiats de Dusseldorf, de Coblenche, de Mayence et de Wiesbaden qui furent visés.

Les organisateurs de ces attentats espéraient aussi jeter la panique dans le personnel français et belge qui, pensaient-ils, n'oserait plus assurer la conduite des trains de nuit, exposé qu'il était à tomber victime de ces explosions. C'était là méconnaître l'état d'esprit des cheminots qui firent alors leur devoir avec la même ardeur et le même mépris du danger qu'ils l'avaient fait de 1914 à 1918 dans des périodes bien autrement critiques.

Mais ce n'était pas les seules entraves que rencontrait la Régie. Les Allemands, avant la grève, avaient évacué, dans toute la mesure possible, les locomotives et, en particulier, celles destinées à la remorque des trains lourds. En outre, les ateliers de dépôts qui, sur les chemins de fer allemands, sont loin de jouer le même rôle que sur les Réseaux français et sont normalement peu outillés, avaient été partiellement démenagés ou sabotés ; d'un autre côté,

Fig. 1. — CARTE DES SABOTAGES (180 sabotages du 19 Mars au 31 Août 1923).



les stocks de combustibles trouvés dans les dépôts s'épuisèrent et l'on ne pouvait alors, faute d'extraction, fournir qu'un charbon de qualité très inégale, ne présentant aucune des qualités requises pour les besoins de la traction. De tout cela, il résultait une augmentation anormale des machines avariées et des difficultés spéciales de traction, alors que la Régie ne disposait que d'un outillage très insuffisant.

Il fallait cependant sortir de cette situation qui était de nature à entraîner une crise de traction. D'abord, le maigre outillage de dépôt fut amélioré par des emprunts faits à des grands ateliers ; son utilisation fut poussée à la limite du possible. Les Réseaux français prirent également des locomotives en réparation et, grâce à toutes les mesures et aux efforts énergiques du personnel, on arriva assez rapidement à remonter la pente.

A ces difficultés techniques, s'en ajoutaient d'autres, d'un autre ordre. Nous avons dit avec quel enthousiasme les cheminots français avaient répondu à l'appel du Gouvernement et des Réseaux pour assurer les communications de l'Armée. Le moral avait été à la hauteur des circonstances. Cependant, sans ralentir leurs efforts, au bout de 3 mois, ils commençaient à regarder d'un œil d'envie le foyer lointain, privés qu'ils étaient de tous les leurs ; la militarisation commençait à leur peser.

N'avaient-ils pas le droit de considérer qu'ils avaient accompli tout leur devoir et qu'ils pouvaient demander leur retour, laissant à de nouveaux venus le soin de terminer la tâche qu'ils avaient si vaillamment commencée ? Là était un danger, car l'expérience de 3 mois avait familiarisé ces cheminots avec les Chemins de fer rhénans.

Allait-on devoir recommencer l'instruction professionnelle de nouveaux venus ? Quelle conséquence regrettable cela n'allait-il pas avoir sur le rendement de l'affaire au moment où les besoins ne cessaient de s'accroître ?

Mais l'un des premiers soucis de la Régie, dès sa création, avait été d'entretenir un bon moral parmi son personnel. Grâce au concours du Gouvernement, du Commandement, de la Haute-Commission, elle arriva rapidement à loger tous les cheminots qui demandaient à faire venir près d'eux leur famille. Une exception était malheureusement obligée pour une partie de la zone nouvellement occupée, à l'est de Duisbourg et de Dusseldorf, l'état de choses ne permettant pas d'exposer des femmes et des enfants aux conséquences d'une situation locale qui pouvait devenir grave.

Des mesures spéciales furent prises pour le personnel de cette région : des congés supplémentaires furent accordés permettant aux agents d'aller plus longtemps près des leurs ; en outre des indemnités supplémentaires furent données. On chercha enfin à installer les familles aussi près que possible du centre de travail des agents.

Les cheminots furent, d'autre part, rendus à la vie civile et les Sections de Chemins de fer de Campagne furent dissoutes. Grâce à ces mesures, les retours au Réseau d'origine furent beaucoup moins importants qu'on avait pu le craindre.

Dès que le problème de l'habitation fut résolu et que les cheminots purent reprendre la vie de famille, le rendement augmenta rapidement, preuve nouvelle de l'importance du facteur moral.

Il fut alors possible de mettre en marche de nouveaux trains, de donner aux transports de réparation une activité qu'ils ne connaissaient pas avant. Alors que le 19 Mars le nombre de kilomètres journalièrement parcourus ne dépassait pas 22.000, on en était arrivé, le 15 Mai, à 47.000 par jour ; à cette date, le nombre journalier de voyageurs atteignait 30.000, les transports de coques et charbons s'élevaient à 12.000 tonnes par jour.

Cependant, à la même époque, des transports militaires importants avaient lieu pour la relève de la partie du contingent libérable en Mai, soit 95.000 hommes.

La Régie avait montré à ceux qui usaient de ses services qu'elle était capable de satisfaire leurs besoins. La population desservie commençait également à se lasser de la résistance imposée par le Reich. Peu à peu les trains devenaient plus fréquentés, les moyens de transports étaient plus utilisés. Les timides n'osaient se laisser voir à nos guichets, mais ils se servaient des intermédiaires installés par la Régie (Agence de billets ou de transport). Le mouvement déclenché ne faisait que croître, ainsi que le montrent les quelques chiffres suivants donnant le nombre mensuel des voyageurs transportés :

Avril.....	580.954	Juillet.....	2.094.448
Mai.....	4.097.000	Août.....	3.151.935
Juin.....	4.562.174		

Les attentats, par leur répétition et leurs conséquences, avaient fini par lasser l'opinion publique et soulever les populations des territoires occupés. L'attentat du pont de Duisbourg, où une bombe à retardement, déposée dans une voiture d'un train de permissionnaires belges, causa la mort de 12 soldats et en blessa 60, mit le comble à l'énerverment de la population paisible en même temps qu'il souleva une vive émotion dans tous les pays. Le Reich comprit que les résultats obtenus allaient à l'inverse du but poursuivi ; ils n'avaient pas répandu la terreur parmi le personnel de la Régie et ils n'étaient arrivés qu'à soulever ses propres nationaux. Comme par enchantement, et ce serait, s'il en était besoin, une nouvelle preuve de l'intervention du gouvernement allemand dans ces attentats, ils cessèrent sous l'effet de la réprobation générale qui suivit l'acte criminel de Duisbourg.

Pendant ce temps, les recettes avaient sensiblement augmenté.

Mais là encore se présentait une nouvelle difficulté. La monnaie usuelle était le mark ; le public, sauf les organismes d'occupation qui, obligatoirement, payaient leurs transports en francs, avait la latitude de payer, soit en mark, soit en francs. Or, le mark était exposé à une dévalorisation constante et souvent rapide ; à certains jours, cette monnaie a perdu jusqu'à 50 % de sa valeur entre les cours du matin et ceux du soir. Malgré toute la célérité avec laquelle les mark étaient transformés en francs par la Régie, il arrivait fréquemment qu'entre le moment de la perception et celui du versement, les sommes encaissées se trouvaient amputées de 30, 40 et même 50 % de leur valeur.

Pour remédier à cet inconvénient, tout fut mis en œuvre pour accroître la proportion des versements effectués en monnaie française ou belge ; grâce aux mesures prises, la proportion des recettes effectuées en francs, qui ne représentait au début du fonctionnement de la Régie que 15 % des recettes totales, était arrivée au début d'Octobre à représenter 80 % de ces mêmes recettes et 95 % fin Octobre. Les tarifs furent, d'un autre côté, établis en francs.

Afin de donner une idée de la chute du mark, voici quelques chiffres qui illustreront son importance et sa rapidité :

En Mai, la parité s'établissait à raison de 1.300 mark pour 1 franc.

Au début de Juin, le taux de conversion était déjà de 5.000 mark pour 1 franc.

Le 15 Juin, il était de 10.000 mark.

Le 20 Juillet, il était de 20.000 mark.

Le 1^{er} Août, il était de 60.000 mark.

Le 1^{er} Septembre, il était de 500.000 mark.

Le 1^{er} Octobre, il était de 10 millions.

Le 30 Octobre, il était de 10 milliards.

Le 15 Novembre, il était de 500 milliards.

Un phénomène caractérisait chaque chute rapide.

A ce moment, pour assurer les paiements malgré cette chute précipitée, la Reichsbank multipliait son émission. Les villes imitaient son exemple et malgré toutes ces impressions de papier-monnaie, la diminution de la valeur était plus rapide que l'émission et le résultat était qu'un resserrement monétaire suivait chaque chute.

Pour y remédier, les autorités d'occupation avaient envisagé la création d'une monnaie nouvelle. Diverses solutions avaient été envisagées : l'admission du franc français, la création d'une banque d'émission. Toutes ces solutions présentaient de sérieux inconvénients ou, tout au moins, des difficultés pratiques de réalisation et, finalement, elles n'avaient pas abouti, alors que le mark devenait sans valeur et que l'argent se faisait de plus en plus rare. L'idée vint alors à la Régie d'émettre des bons gagés sur la marchandise-transport qu'elle produit pour les voyageurs et marchandises. Contre remise de ces bons, les détenteurs pouvaient recevoir aux guichets de la Régie leur équivalence en transport.

Les Gouvernements français et belge autorisèrent donc la Régie à émettre, jusqu'à concurrence de 65 millions de francs, des bons de valeurs diverses (100 fr., 50, 20, 10, 5, 2, 1, 0.50, 0.25, 0.10, 0.05) qui avaient valeur libératoire pour tous les usagers des Chemins de fer. Cette nouvelle monnaie rencontra immédiatement un plein succès parmi les populations qui furent heureuses de trouver ainsi une monnaie stable, leur facilitant leurs transactions et les mettant à l'abri d'une dévalorisation constante de leur avoir.

Dès le début d'Octobre, il devenait indubitable que le Reich ne pourrait plus longtemps soutenir son effort et que bientôt il ne pourrait plus financer la résistance passive. La rentrée des cheminots allemands allait par suite être prochaine.

Bientôt donc, la Régie se trouverait aux prises avec un nouveau problème, dont la difficulté ne le cédait guère à ceux qu'elle avait eu précédemment à résoudre. Il convenait en effet de préparer l'amalgame de deux personnels, le personnel français qui, de toute façon restait à son poste pour encadrer le personnel allemand et le suppléer au besoin s'il tentait une nouvelle défaillance, et le personnel allemand qui, bientôt, représenterait la grosse partie du personnel. Comment agir pour que cette opération se fit sans heurt, au moment où le service à assurer deviendrait plus intense, et pour que la direction n'échappât pas à la Régie malgré l'afflux de ces éléments d'une autre nationalité ? Il fallait, pour réussir l'opération, que les directives fussent nettes, précises, qu'elles fussent appliquées avec initiative et fermeté.

Ces directives furent les suivantes :

1^o Laisser aux Français et Belges, à tous les degrés hiérarchiques, la direction du service, en évitant jalousement de placer un agent français ou belge sous les ordres d'un chef direct allemand.

2^o Ne réadmettre le personnel allemand que progressivement, suivant les besoins du service.

3^o Parmi le personnel allemand, qui, de l'aveu de tous, était surabondant, procéder à une sélection en donnant la préférence aux agents nés dans les territoires occupés, susceptibles, par leur âge et leur vigueur, de rendre le maximum de services.

4° N'admettre aucun intermédiaire entre la Régie et le personnel allemand, chaque agent devant présenter individuellement sa demande de reprise de travail.

5° Exiger des demandeurs la prestation d'un serment ayant exclusivement le caractère professionnel, mais garantissant à la Régie le loyalisme de ceux qui demandaient à travailler pour elle.

6° Sur les lignes de communication et aux nœuds vitaux, placer le personnel français et belge en nombre toujours suffisant pour assurer le service indispensable en cas de défaillance du personnel allemand ; au contraire, sur les lignes et dans les services dont le maintien n'est pas absolument indispensable en cas de défaillance du personnel allemand, ne placer qu'un encadrement français, le service étant effectué par le personnel allemand.

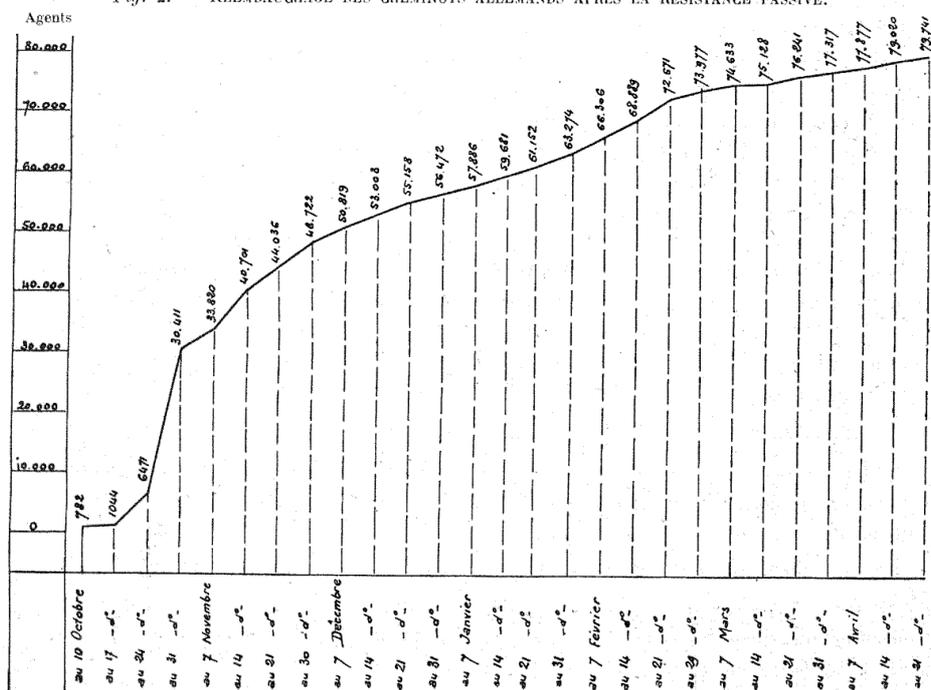
Une fois le personnel en service, on devait s'occuper de la remise en état complète de la voie et de la signalisation des locomotives et des wagons, puis intensifier le service dès que les disponibilités le permettraient et surtout que les besoins du trafic l'exigeraient.

Les événements se déroulèrent suivant les prévisions de la Régie. Les premières demandes de réintégration des cheminots allemands arrivèrent à la Régie le 17 Octobre ; au total, en quatre jours, le nombre de demandes de reprises s'éleva à 124.000.

Les reprises de service furent progressives ; le graphique (Fig. 2) indique la progression suivie par ces reprises de service jusqu'au 21 Avril.

A la date du 1^{er} Décembre, grâce à ces nouveaux moyens d'action, la Régie transportait 100.000 tonnes par jour, 250.000 voyageurs, assurait 128.000 km de parcours et elle était à

Fig. 2. — RÉEMBAUCHAGE DES CHEMINOTS ALLEMANDS APRÈS LA RÉSISTANCE PASSIVE.



même de faire le double dès que la reprise économique dans la Ruhr et en Rhénanie le justifierait. Cette reprise s'étant produite en Janvier dernier, elle transportait alors journalièrement 180.000 tonnes, 290.000 voyageurs et assurait 175.000 km de parcours ; au 1^{er} Mai 1924, elle en était à 400.000 tonnes, 400.000 voyageurs et 350.000 km de parcours.

Dans le même temps, la Régie concluait le 1^{er} Décembre avec l'Administration allemande des Chemins de fer, un accord réglant la reprise des relations entre son réseau et celui des territoires non occupés et ces relations étaient rapidement rétablies.

Enfin, le 16 Février, un accord intervenait entre les Autorités anglaises d'occupation, l'Administration allemande et la Régie, au sujet des relations avec la zone de Cologne.

Il sera donné plus loin des détails sur ces accords.

Ce bref exposé chronologique permet de se rendre compte des problèmes qui étaient à résoudre et des buts qui ont été atteints. Il nous paraît intéressant d'entrer maintenant un peu dans le détail de l'organisation des Services, dont les efforts ont permis d'arriver à ce résultat.

B. — ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA RÉGIE. DIRECTION GÉNÉRALE ET SERVICES CENTRAUX. DIRECTIONS RÉGIONALES.

Les lignes exploitées par la Régie étaient autrefois rattachées aux Directions allemandes d'Essen, Elberfeld, Cologne, Mayence, Ludwigshafen et de Trèves (Direction créée par l'Administration des Chemins de fer allemands après la séparation des Territoires de la Sarre).

Dès le début, il est apparu comme nécessaire, d'abord pour ne pas rompre radicalement avec le passé, ce que la reprise éventuelle de service des cheminots allemands rendait primordial, puis pour assurer une décentralisation que commandaient la diversité, l'urgence des problèmes à résoudre et les difficultés de tous les jours, de conserver l'ancienne organisation, c'est-à-dire de diviser le Réseau de la Régie en zones, ayant chacune à leur tête un Président de Direction, chargé de la conduite des services de la zone à lui confiée.

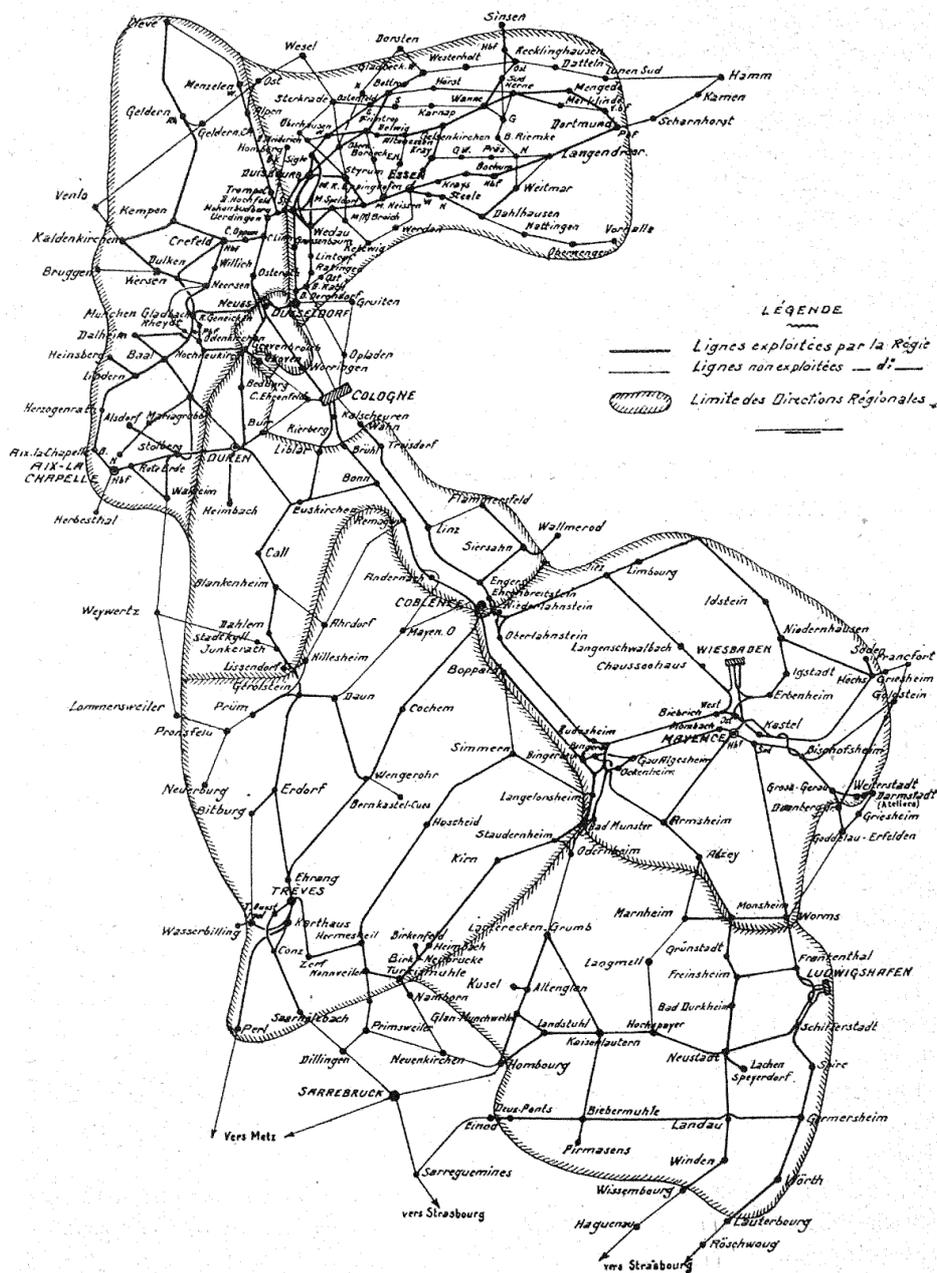
La carte (Fig. 3) indique la constitution de chacune des Directions régionales résultant de ce régime.

En outre, une Direction Générale et des Services centraux furent créés de toutes pièces à Dusseldorf, chargés d'élaborer les directives générales, de coordonner les efforts et d'exercer un contrôle d'ensemble.

Dans cette tâche, le Directeur de la Régie est secondé par ses Chefs des Services Centraux (Secrétariat Général, Exploitation, Matériel et Traction, Voie, Comptabilité Générale et Finances).

La Direction Générale ne resta que quelques semaines à Dusseldorf et, le 8 Avril, elle vint s'installer à Mayence, ce siège offrant, à divers points de vue, des avantages marqués sur le précédent.

Fig. 3.



Le tableau ci-dessous indique le nombre d'agents des réseaux affectés à la Direction Générale et aux Services centraux. On peut en déduire l'effort que chacun d'eux eut à développer pour arriver aux résultats obtenus.

	19 Mars	1 ^{er} Juin	1 ^{er} Octobre	1 ^{er} Décembre	1 ^{er} Janv.	1 ^{er} Février	1 ^{er} Mars
Secrétariat général.....	7	27	26	29	29	29	32
Exploitation.....	32	62	105	127	121	140	150
Matériel et traction.....	14	14	26	31	49	61	60
Voie.....	10	32	24	32	37	47	53
Comptabilité et Finances.....		26	29	35	38	42	44

Constitution du Personnel.

Lorsque la Régie prit l'exploitation du Réseau, elle trouva au total 40.036 cheminots français et belges, dont la décomposition par origine est indiquée par le tableau ci-dessous :

Belge	Al. et L.	Est	Etat	Midi	Nord	P.L.M.	P. O.	50 ^e Section de C.F.C.
957	487	434	1.588	509	1.159	2.022	1.973	907

Lorsqu'il fut démontré au début d'Avril qu'il ne fallait pas compter, tout au moins momentanément, sur le concours des anciens cheminots allemands, un effort fut demandé aux Réseaux qui, au total, fournirent un supplément de 5.400 agents, ce qui porta le total des effectifs des cheminots à 45.436, dont ci-après la décomposition :

Etat Belge	Al. et L.	Est	Etat	Midi	Nord	P.L.M.	P. O.	50 ^e Section de C.F.C.
2.521	831	490	2.387	1.127	2.013	2.860	2.333	874

En même temps, la Régie faisait appel au concours d'Allemands non cheminots qui furent instruits et encadrés par les agents des réseaux.

Elle faisait également appel à des candidats français recrutés, 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 des ouvriers spécialistes appelés directement de France. Le recrutement en France des candidats non cheminots fut concentré à la Direction Générale des Chemins de fer du Ministère des Travaux publics, qui voulut bien se charger de collecter, d'une part, les candidatures émanant de nationaux français et, d'autre part, les besoins de la Régie par catégorie d'emplois.

Une organisation analogue fut également créée à Bruxelles et, grâce à ces moyens d'action, peu à peu, à côté des agents spécialisés des Réseaux, vinrent s'adjoindre de nouvelles recrues qui se formèrent à leur métier et permirent ainsi de faire face à l'extension du trafic, sans appauvrir, au-delà d'une limite acceptable, les effectifs des Réseaux français dont les ressources étaient loin d'être illimitées.

Voici les chiffres des effectifs successifs, par catégorie d'origines, utilisés à la Régie à diverses époques :

	1923					1924		
	19 Mars	1 ^{er} Juin	1 ^{er} Oct.	1 ^{er} Nov.	1 ^{er} Déc.	1 ^{er} Janv.	1 ^{er} Fév.	1 ^{er} Mars
Agents des réseaux français.....	9.079	12.915	12.993	11.869	11.579	11.364	11.172	10.859
Agents des Chemins de fer belges....	957	2.521	2.649	2.314	2.362	2.368	2.346	2.337
Cheminots allemands.....	6	250	587	30.411	48.722	56.472	63.274	73.977
Agents à l'essai français et belges (non cheminots) recrutés directement....	120	1.049	3.038	3.431	3.405	3.530	3.580	3.719
Auxiliaires de nationalité allemande ou autre.....	600	5.945	9.180	9.412	9.486	9.293	8.886	5.240

Mode de rémunération du Personnel.

Le mode de rémunération de ces agents d'extractions diverses a été le suivant :

a) Personnel français et belge.

Il était nécessaire d'assurer aux cheminots français et belges une allocation supplémentaire qui les engageât à se séparer de leurs et leur permit de supporter les frais qu'entraînaient la séparation de la famille et le séjour dans un pays où la variation de la valeur de la monnaie entraîne de tels écarts de prix qu'il est impossible d'établir un budget stable.

A cet effet, en dehors de leur salaire du réseau, y compris les indemnités diverses, gratification et primes, il leur fut alloué des indemnités supplémentaires, instituées par le Décret du 5 Mars 1923 et dont le détail est ci-dessous indiqué :

Echelles 1 — 2.....	16 francs
3 — 4.....	16 fr. 50
5.....	17 fr.
6 — 7.....	18 fr.
8 à 11.....	29 fr.
12 à 18.....	31 fr.

Ces agents jouissent, en outre, gratuitement, du logement, de l'éclairage et du chauffage qui leur sont assurés par voie de réquisition ou de prestation.

Comme avantage supplémentaire, ils bénéficient de bonifications d'ancienneté qui font compter double le temps passé au service de la Régie.

Au personnel français et belge autre que les agents détachés des Réseaux, c'est-à-dire aux retraités et aux candidats recrutés directement, fut allouée, comme rémunération totale, une somme forfaitaire fixée d'abord à 130 % de l'indemnité journalière supplémentaire allouée aux cheminots français remplissant le même emploi. A ce salaire s'ajouta la jouissance du logement, du chauffage et de l'éclairage gratuits. A partir du 1^{er} Avril 1924, pour tenir compte de l'accroissement considérable du coût de la vie dans les Territoires Occupés, les salaires alloués à cette catégorie de personnel ont été majorés de manière à correspondre à 150, 155 et 160 % de l'indemnité en question, suivant l'ancienneté de service.

Le tableau ci-après résume les salaires de début accordés à ces agents :

	SALAIRE			
	JOURNALIER		MENSUEL	
	jusqu'au 1 ^{er} Avril 1924	à partir du 1 ^{er} Avril 1924	jusqu'au 1 ^{er} Avril 1924	à partir du 1 ^{er} Avril 1924
1^o HOMMES.				
Homme d'équipe, cantonnier, manoeuvre	20.80	24.00	630	750
Chef d'équipe, chauffeur, agent de train	21.45	24.75	650	770
Commis de 2 ^e Classe (Service Actif) ouvrier	22.10	25.50	670	800
Employé, Dessinateur	23.40	27.00	700	840
2^o FEMMES.				
Préposée aux travaux manuels	15.00	17.25	450	535
Factrice aux écritures	16.00	19.50	480	625
Dactylographe, Receveuse aux billets	16.50	20.75	500	650
Sténo-dactylographe	20.00	25.75	600	800

b) Personnel allemand

La fixation des salaires des cheminots allemands présentait une difficulté toute spéciale. Il convenait, en effet, d'assurer à ces agents, cheminots ou non, un salaire sensiblement égal à celui que le Reich donnait aux chômeurs qu'il entretenait dans l'oisiveté ou aux cheminots des territoires non occupés. Or, ce salaire, nécessairement fixé en mark, fut, pendant la période de Mars à Octobre, soumis à la dévalorisation de cette monnaie, ce qui mettait le Reich dans l'obligation d'octroyer, au moins toutes les quinzaines et parfois même tous les trois ou quatre jours, des suppléments destinés à compenser la diminution du pouvoir d'achat du mark.

Comme à plaisir, les chemins de fer allemands compliquèrent le mode de rémunération en augmentant sans aucune idée directrice, tantôt l'un, tantôt l'autre des éléments constitutifs du salaire ; ils finirent même par donner forfaitairement et sans apuration ultérieure des avances variant avec le salaire et le grade.

Il fut bientôt établi qu'il n'y aurait que des difficultés et aucun avantage à continuer à suivre le mode de rémunération de l'Administration allemande dont les décisions semblaient surtout être dictées par l'obligation de satisfaire des demandes présentées d'une manière comminatoire par les divers groupements corporatifs.

Pour sortir de cette difficulté et éliminer les variations qu'entraînait obligatoirement la dévalorisation du mark, la Régie prit comme point de départ les salaires payés par le Reich en Février 1923, c'est-à-dire à un moment où les cascades du mark ne présentaient pas l'ampleur qu'elles eurent plus tard.

Les éléments de la rémunération allemande : traitement ou salaires, indemnité de cherté de vie, indemnité pour ménage, indemnité pour enfants, indemnité de résidence, indemnité pour cherté exceptionnelle dans les pays occupés, indemnité de zone, furent conservés, mais chacun de ces éléments fut converti en francs au taux de conversion de Février.

Cependant, comme il était nécessaire de payer les allemands en mark, le salaire exprimé en francs était converti en mark, en prenant comme taux de conversion, d'abord la moyenne des taux de conversion des 6 jours précédant le paiement ; puis le taux de conversion du jour du paiement, lorsque la dévalorisation devint très rapide.

A maintes reprises, au moment où la valeur du mark s'avalissait de plus en plus, le personnel allemand avait exprimé le désir d'être payé en francs ; toujours la Régie s'y était refusée, afin de ne pas mettre entre les mains du commerce allemand un nombre de francs considérable. Mais, à partir de la création du bon « Régie, » qui, lui, n'a cours qu'en Rhénanie et ne peut, par conséquent, influencer sur le cours du franc français, l'objection disparaissait et les salaires furent payés en francs.

Des majorations de salaires de 30, 40, 80 et 100 % furent successivement appliquées afin de maintenir la parité avec le coût croissant de l'existence.

Enfin, un réajustement des salaires fut nécessaire lorsque les chemins de fer allemands payèrent leurs agents en mark-or et une majoration de 140 % des salaires de base fut alors adoptée.

Le personnel allemand jouissait, au service de la Reichsbahn, d'avantages importants en cas de maladie, invalidité, etc.

Les « Fonctionnaires » (Beamte) ainsi que les membres de leur famille recevaient, en cas de maladie, les soins médicaux gratuits. En cas d'accident, une pension pouvant atteindre les 2/3 du traitement était accordée à l'accidenté. En cas de mort, les ayants droit recevaient un trimestre d'appointements, puis une rente.

La retraite des fonctionnaires était régie par la loi d'empire du 31 Mars 1873, modifiée par la loi du 18 Mai 1907, qui est la véritable charte des fonctionnaires du Reich.

La situation des « Ouvriers » (Arbeiter) était régie, tant en ce qui concerne l'assurance-maladie que l'assurance contre les accidents du travail et l'assurance-invalidité et vieillesse, par le Code des Assurances Sociales (Reichsversicherungsordnung), vaste monument de droit social qui ne comprend pas moins de 1.805 articles.

La Régie continua au personnel allemand, tant fonctionnaires qu'ouvriers, tous les avantages dont il jouissait antérieurement.

Dès le début, pendant la période même de la résistance passive, les ouvriers allemands (restés en service ou nouvellement embauchés) furent affiliés d'office aux Caisses locales de maladie par les soins et aux frais de la Régie. Ils bénéficièrent donc gratuitement, eux et leur famille, des soins médicaux et des fournitures de produits pharmaceutiques, du secours pécuniaire en cas de maladie, de l'assistance d'accouchement, des indemnités funéraires, etc... en un mot, de toutes les prestations légales prévues par le Code.

Après la résistance passive, la Reichsbahn ayant refusé de mettre les anciennes Caisses de maladie, ainsi que leurs réserves en argent et en matériel, à la disposition de la Régie, celle-ci dut organiser, de toutes pièces, une Caisse de maladie autonome. Cette Caisse commença à fonctionner le 1^{er} Janvier 1924. Elle comprend, comme affiliés obligatoires, *tous les ouvriers allemands* de la Régie et, comme affiliés facultatifs, les *fonctionnaires* allemands dont le traitement ne dépasse pas une limite déterminée. Les affiliés versent à la Caisse une cotisation égale à 5 % de leur salaire, la Régie, en ce qui concerne les assurés obligatoires seulement, verse 2,5 % du salaire (1).

(1) La situation de la Caisse a déjà permis de réduire ces versements respectivement à 4 % et 2 %.

En ce qui concerne les accidents du travail, la Régie a continué, comme l'Administration allemande, à être son propre assureur, et alloue aux accidentés et à leurs ayants droit les indemnités et pensions basées sur les prescriptions antérieurement en vigueur.

En outre, pour l'assurance-invalidité, l'assurance de vieillesse et l'assurance des survivants, la partie de la pension ou de la rente correspondant à la durée de service à la Régie est assurée aux ayants droit.

La Régie assume enfin la charge de la quote-part qui lui incombe, pour le temps passé à son service par les fonctionnaires retraités.

C. — CONSTITUTION DU RÉSEAU.

Reprise progressive du Service.

Le réseau ferré de la rive gauche et de la rive droite du Rhin, compris dans la limite de la zone d'occupation — déduction faite de la zone anglaise où le personnel des chemins de fer allemands continuait à assurer le service — comportait *3.392 kilomètres*. Les lignes de la Ruhr comptaient *1.633 kilomètres*, ce qui portait à un total de *5.025 kilomètres* le réseau ferré placé dans la zone d'action de la Régie à sa création.

Au début de la résistance passive, avec l'aide des Sections de Chemins de fer de Campagne, l'Armée avait repris l'exploitation des lignes principales de communication, c'est-à-dire des lignes d'Aix-la-Chapelle à Cologne (jusqu'à Buir, limite de la zone anglaise); d'Aix-Ouest à Crefeld; de Metz (à partir de Perl) à Coblenze; de Sarrebruck (à partir de Saar-Holzbach) à Cologne (jusqu'à Liblar); de Sarrebruck (à partir de Namborn) jusqu'à Bingen; de Wissembourg et Lauterbourg à Mayence, Coblenze et Dusseldorf (à l'exception du tronçon Bruhl-Wöringen qui traverse la zone anglaise); de Sarrebruck (à partir de Hombourg) à Neustadt et Ludwigshafen; de Sarrebruck (à partir de Zweibrücken) à Landau et Germersheim; quelques tronçons de la rive droite avaient également été remis en exploitation. La ligne de Duren à Neuss se trouvait, aux environs de Bedburg, dans la zone d'occupation anglaise; à la suite d'un accord avec les autorités britanniques, cette ligne fut entièrement placée sous la dépendance de l'autorité française et, dès lors, elle constitua un accès direct et indépendant vers Dusseldorf en même temps qu'elle permettait, grâce à son prolongement vers Euskirchen et Bonn, de contourner la zone anglaise. La Ruhr, d'autre part, n'avait été dotée que de deux lignes de communication :

a) La ligne *Nord*, allant de Dusseldorf à Duisbourg et Lünen via Botrop, Westerholt, Recklinghausen;

b) La ligne *Sud*, allant de Dusseldorf à Hengenstein via Kettwig, Werden, Dahlausen, Haltingen et Vorhalle.

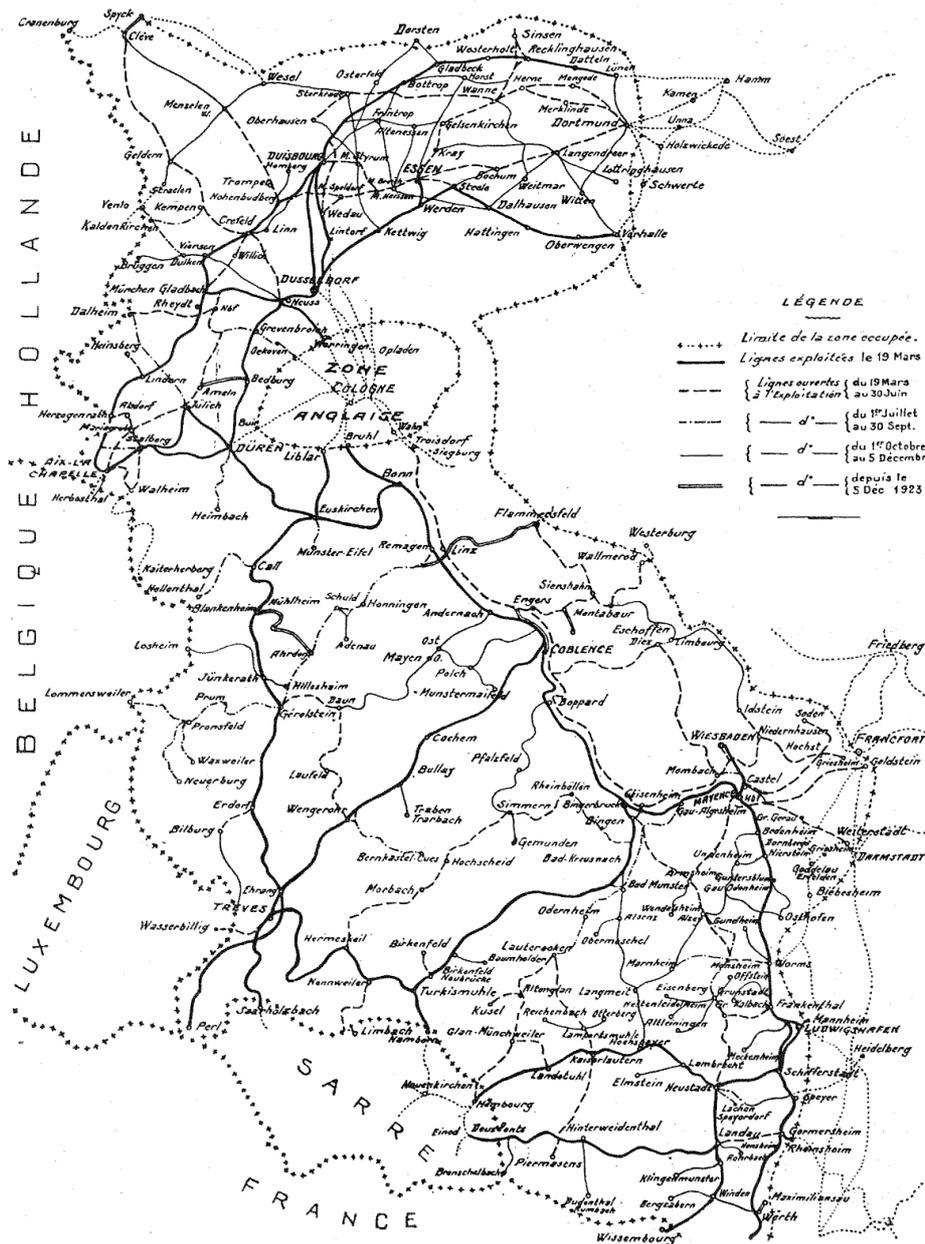
La totalité des lignes en exploitation au 19 Mars 1923 formait un ensemble de *1.478 kilomètres*.

A partir de la prise de possession du Réseau par la Régie, l'exploitation fut peu à peu étendue à de nouvelles lignes pour répondre aux besoins croissants du trafic et satisfaire les demandes des divers organismes des « Réparations » chargés de l'exploitation des gages et les besoins des populations rhénanes.

La carte (Fig. 4) et le graphique (Fig. 5) indiquent, mois par mois, le développement de l'exploitation.

Les lignes de la Tête de Pont de Kehl, dont l'exploitation incombait également à la Régie, formaient un îlot difficile à surveiller et onéreux à exploiter en raison de son isolement du reste du Réseau.

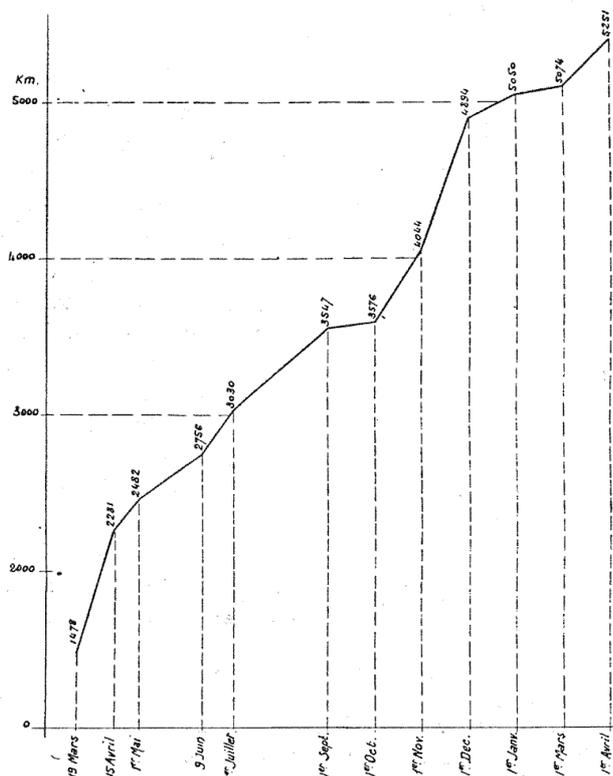
Fig. 4.



Elles furent confiées au Réseau de l'Alsace-Lorraine qui en assura l'exploitation pour le compte de la Régie.

Entre temps, en raison de l'avancement du déstockage des cokés de la Ruhr, les lignes Nord et Sud avaient été progressivement abandonnées ;

Fig. 5. — NOMBRE DE KILOMÈTRES EXPLOITÉS.



au mois de Juillet, la transversale médiane de Duisbourg, Speldorf, Essen et Langendreer fut mise en exploitation.

Il convient de noter, en passant, qu'entre le mois de Mars et la fin de la résistance passive, certaines lignes qui n'avaient pas été exploitées dès le début par la Régie, l'ont souvent été pendant un laps de temps plus ou moins long par les chemins de fer allemands qui y continuaient le service, tant qu'ils n'avaient pas à reconnaître l'existence de la Régie avec laquelle ils évitaient jalousement tout contact.

Dès la rentrée des cheminots allemands (Octobre 1923), l'exploitation fut étendue à la presque généralité des lignes placées dans la zone

d'occupation. — Enfin, tout le réseau de la Ruhr fut à nouveau remis en service à la date du 20 Novembre, ainsi que 120 kilomètres de lignes non encore exploitées réparties dans les autres Directions de la Régie.

D. — SERVICE DE L'EXPLOITATION.

a) Horaires.

L'autorité militaire, pour son exploitation de début, avait utilisé les marches du livret spécial militaire. Par la soudure des marches de ce livret, des itinéraires avaient été établis pour assurer :

- 1° Le ravitaillement de l'armée ;
- 2° Le transport, par marches facultatives, des isolés et détachements ;
- 3° Quelques transports civils sur les lignes exploitées.

A sa prise de service, la Régie continua à utiliser ce livret, mais, dès le 18 Avril, de nouveaux horaires furent créés, correspondant à une accélération notable par rapport à la situation antérieure, et des trains express furent mis en marche :

entre Aix-la-Chapelle, Duren, Dusseldorf et Essen ;
entre Wiesbaden, Mayence et Sarrebruck ;
entre Wiesbaden, Mayence, Wissembourg et Strasbourg ;
entre Coblenze et Trèves ;

assurant ainsi une liaison aussi rapide que possible des centres importants de l'Allemagne occupée avec la France et la Belgique. La vitesse de ces « express », tracée à 60 km. à l'heure, était évidemment réduite, la voie non entretenue depuis plus de deux mois n'étant pas en état de supporter des trains rapides et la crainte permanente de sabotages obligeant à la prudence. Mais ces horaires constituaient un sérieux progrès, tous les arrêts ne présentant pas une utilité bien établie ayant été supprimés.

Pour l'évacuation des charbons vers la France et la Belgique, des marches furent tracées au départ de Wedau vers Aix-Ouest. L'acheminement vers la région métallurgique de la Lorraine ne pouvant emprunter les lignes antérieurement suivies, placées dans la zone d'occupation anglaise (ces transports s'effectuaient, avant le 11 Janvier, par la rive droite du Rhin jusqu'à Coblenze et la ligne de la Moselle, de Coblenze à Perl), on dut utiliser, en conséquence, soit la ligne : Duren, Euskirchen, Junkerath, Gerolstein, Trèves, malgré le profil accidenté existant dans la traversée de l'Eifel ; soit la ligne de Duren à Euskirchen, Bonn, Coblenze, afin de reprendre la ligne de la Moselle à partir de Coblenze.

Le nombre de voyageurs croissant, on créa des trains ouvriers rayonnant autour des grandes villes et un nouveau service de trains fut tracé le 16 Juillet 1923. Il comportait une accélération sensible des trains express dont la vitesse moyenne atteignit 75 kilomètres à l'heure, dès que les sabotages eurent cessé.

**b) Sujétion causée par la traversée de la zone anglaise,
doublement de la ligne Duren, Euskirchen et Bonn.**

Comme nous l'avons dit plus haut, le service n'avait pas cessé d'être assuré par les cheminots allemands sur les lignes situées dans la zone d'occupation anglaise.

Pour des raisons de politique internationale, le Gouvernement anglais désirait conserver l'autonomie de ces lignes ; tout au plus un accord était-il intervenu entre les autorités militaires françaises et anglaises, autorisant, pour les besoins exclusivement militaires, la circulation, à travers la zone anglaise, de 10 trains dans chaque sens sur la ligne de la rive gauche du Rhin. Comme conséquence, les voyageurs civils utilisant les trains de la Régie étaient obligés de descendre à la limite de la zone d'occupation franco-belge et de reprendre, un peu plus loin, après un battement plus ou moins long, les trains de l'exploitation allemande.

Pour assurer la continuité des communications entre Mayence et Dusseldorf, on créa, tout d'abord, un service d'autobus de Bruhl à Duren et à Worringen, mais la solution était bien précaire. D'autre part, les transports de charbon devenant plus intenses, la ligne à voie unique de Duren à Euskirchen et Bonn se trouva insuffisante pour assurer tout le trafic.

On fut donc amené à envisager le doublement de cette ligne. — On entrepris d'abord celui du tronçon Duren-Euskirchen. Ce doublement, commencé le 15 Juin, était terminé le 24 Juillet (30 kilomètres de doublement).

Plus tard, apparut la nécessité de doubler le tronçon d'Euskirchen à Bonn, doublement qui fut également réalisé.

Dès que la double voie fut en place entre Duren et Euskirchen, les relations entre le Nord et le Sud du Réseau furent établies par la voie de Neuss-Euskirchen-Bonn-Coblence contournant ainsi la zone anglaise et évitant toute solution de continuité : des trains directs et express (deux d'abord, puis trois, puis quatre dans chaque sens), furent tracés par cette voie.

Comme il est dit plus haut, les transports de charbon et de coke vers la Lorraine devaient également passer par cette ligne et, grâce au doublement et à l'utilisation intensive des installations, il fut possible d'acheminer via Neuss, Duren, Euskirchen un tonnage journalier de 22.000 tonnes avec des maxima de 26.000. — C'est d'ailleurs tout ce que nécessitait le trafic à assurer alors.

Bien que difficile, le problème était donc résolu d'une manière suffisamment satisfaisante pour ce qui concernait la Régie.

Il n'en était pas de même pour les intérêts des populations de la Région de Cologne, qui se trouvaient ainsi isolées, ce qui conduisit aux accords dont il est parlé plus loin.

c) Reprise des échanges avec la Reichsbahn. Accords de Mayence du 1^{er} Décembre.

Dès la fin de la résistance passive, le problème du rétablissement des relations et des échanges ferroviaires entre les Territoires Occupés et l'Allemagne non occupée, s'était posé. Des négociations furent entamées à Mayence dès le milieu du mois d'Octobre, entre la Régie et la Reichsbahn et, le 1^{er} Décembre, un accord fixait les conditions dans lesquelles les relations devaient être rétablies entre elles.

En particulier, les limites, sur chaque ligne, des exploitations respectives de la Régie et de l'Administration allemande furent précisées. Au point de vue de la taxation, les gares limites furent également déterminées et il fut décidé que de part et d'autre de ces points de soudure, les transports seraient taxés par le réseau expéditeur en port payé sur ses propres lignes et en port dû sur le réseau destinataire.

Sans reconnaître la propriété d'un parc de wagons et de locomotives propre aux lignes exploitées par la Régie, l'Administration allemande s'engageait néanmoins à fournir les wagons vides et les locomotives nécessaires en raison de l'accroissement du trafic, en prenant comme termes de comparaison les effectifs correspondant au trafic existant avant le 11 Janvier 1923.

Comme conséquence des accords de Mayence, une série d'accords particuliers intervinrent entre les Directions Régionales de la Régie et de la Reichsbahn en contact pour régler les modalités d'application et les horaires des trains. Les échanges furent repris rapidement partout, conformément à ces accords, sauf aux points de contact avec la zone d'occupation anglaise.

**d) Rétablissement des échanges avec la zone de Cologne.
Accords de Mayence du 16 Février.**

La question du régime des Chemins de fer de la zone de Cologne ne pouvait être traitée et réglée comme celle des échanges avec les Chemins de fer des Territoires non occupés car, en dehors de la Régie et de la Reichsbahn, l'autorité militaire anglaise intervenait dans les décisions à prendre.

Et cependant, le statu-quo occasionnait une gêne considérable aux populations de la Région de Cologne. Cette Région, l'une des plus peuplées et des plus prospères de l'Allemagne, se plaignait d'être isolée, aussi bien au point de vue des relations directes, qu'à celui des échanges de marchandises.

Il n'existait, en effet, aucune installation spéciale aux points de contact de la Régie et de la zone anglaise. Les gares de Buir, Bruhl, Wahn, Liblar, Worringen n'avaient autrefois à assurer qu'un trafic local assez médiocre et non pas un trafic d'échange important.

La Régie n'avait cessé d'apporter la plus constante attention à la solution de ce problème et s'était toujours montrée disposée à chercher une solution favorable aux intérêts communs. Cette solution est intervenue le 16 Février, date à laquelle un accord a été conclu entre la Régie, les autorités d'occupation anglaise et les chemins de fer allemands pour l'usage des lignes de Cologne.

Le service continuant à être effectué dans la zone britannique par les cheminots allemands, le passage des trains de la Régie par cette zone fut prévu, permettant dès lors de revenir progressivement au service existant avant le 11 Janvier 1923.

Le trafic direct des voyageurs et des marchandises entre les gares de la Régie et celles de la zone britannique étant rétabli, l'application des tarifs et la répartition des recettes ont été réglés de la manière suivante :

Toutes les expéditions d'une gare quelconque de la Régie à une gare quelconque de la zone britannique et inversement doivent être faites en port payé.

Le trafic entre les gares de la Régie et les Territoires non Occupés et inversement est, dans les deux sens, rompu à Cologne d'où il est fait réexpédition, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Le trafic d'une gare Régie à une autre gare Régie transitant par la zone britannique est considéré exclusivement comme du trafic Régie.

Le trafic entre les gares de la zone britannique et les Territoires non Occupés n'empruntant pas les lignes de la Régie est considéré comme du trafic purement Reichsbahn.

Les gares de soudure des tarifs et les gares limites d'exploitation des deux Administrations furent déterminées pour chaque ligne pénétrant dans la zone anglaise.

Il fut d'ailleurs entendu que l'Administration allemande, sous la surveillance d'un Haut Fonctionnaire britannique, ferait tout ce qui dépendrait d'elle pour empêcher que des transports à destination de la Régie fussent l'objet d'une réexpédition en zone de Cologne en dehors de celles faites à Cologne même pour les transports en provenance des Territoires non Occupés. Un contrôle par des Commissions spéciales fut prévu à ce sujet.

e) Transports. — Transports de réparations. — Transports commerciaux. Voyageurs.

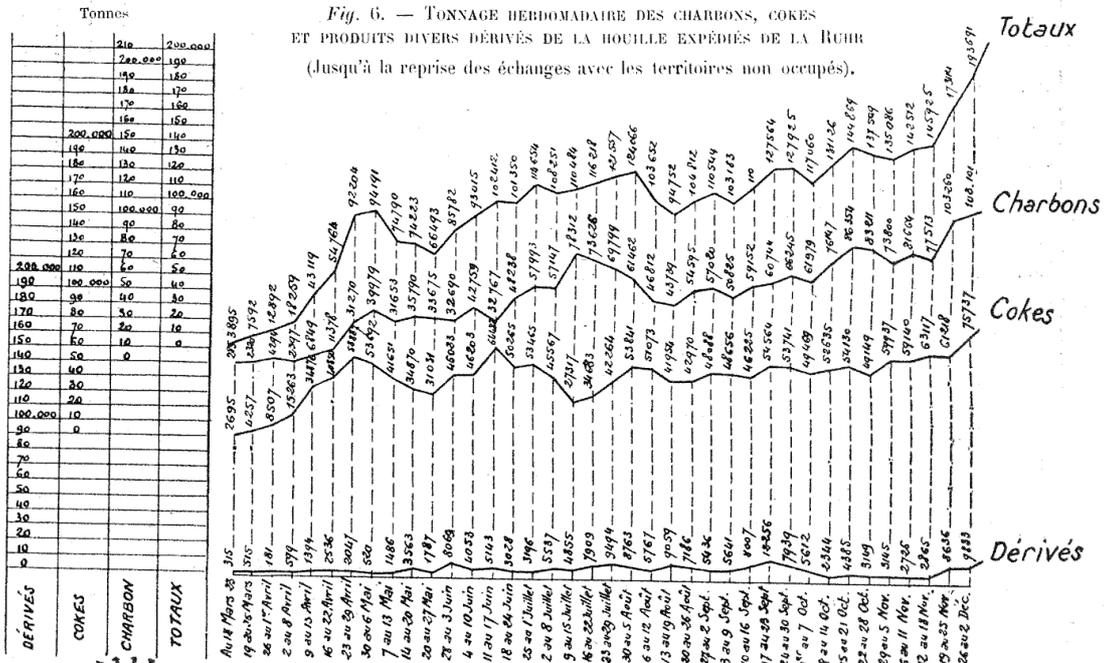
Lorsque la Régie prit l'exploitation de son réseau, une des premières opérations dont elle eut la charge fut la reconnaissance et l'acheminement des nombreux wagons et colis laissés en souffrance par l'Administration allemande défailante. Ces wagons, laissés souvent sur les voies principales pour entraver la circulation, avaient été, pour la plus grande part, démunis d'étiquettes ; les titres de transport avaient été de leur côté détruits ou enlevés.

Au 19 Mars 1923, 18.000 wagons se trouvaient ainsi en souffrance dans les gares dont plus de 500 chargés de colis de détail. Tous les wagons ou colis qu'il fut possible d'identifier par des marques ou des adresses furent dirigés sur leurs destinations. Pour le reste, un relevé fut établi et envoyé aux diverses Compagnies limitrophes. Suivant leurs indications, un nombre important de wagons et de colis purent être acheminés. Finalement, il resta 10.000 wagons en souffrance dont la liquidation fut alors prise en charge par un organisme spécial créé à cet effet.

Concurremment avec cette liquidation, la Régie eut à assurer des transports de coke et de charbon pour le compte des réparations.

L'extraction des mines avait été très diminuée et aucune remise n'était faite par les Compagnies minières qui commençaient à stocker leur production. Pour se procurer le charbon et le coke que les allemands devaient à l'Office des Réparations, les stocks sur roues existants dans les gares et sur les embranchements furent tout d'abord réquisitionnés, comme il a été dit plus haut.

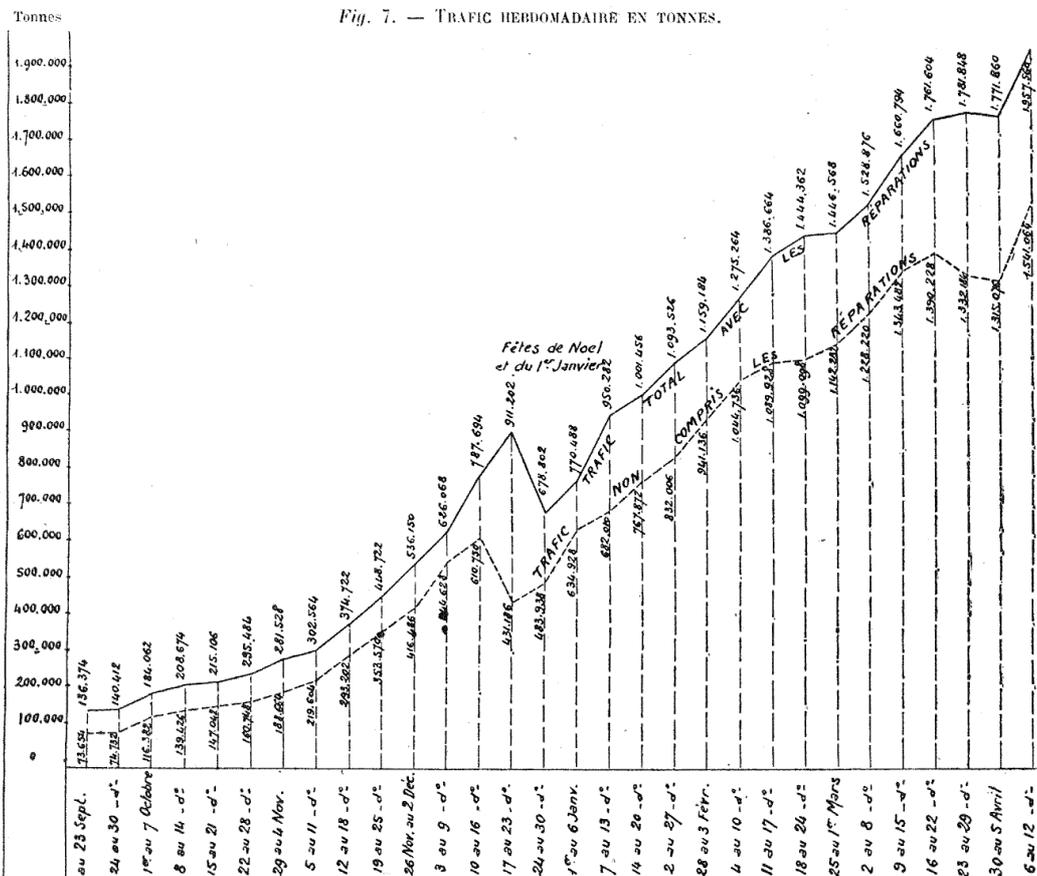
Ensuite, le déstockage du coke et du charbon se trouvant sur le carreau des mines fut méthodiquement organisé, le graphique (Fig. 6) montre avec quelle rapidité des résultats intéressants furent obtenus.



En dehors des transports de combustibles, la Régie eut à assurer jusqu'au 1^{er} Décembre, pour le compte des réparations, l'expédition de 100.000 tonnes de produits chimiques, 26.000 tonnes de sucre, 22.000 tonnes de matières colorantes, 170.000 tonnes de produits métallurgiques, bois, etc...

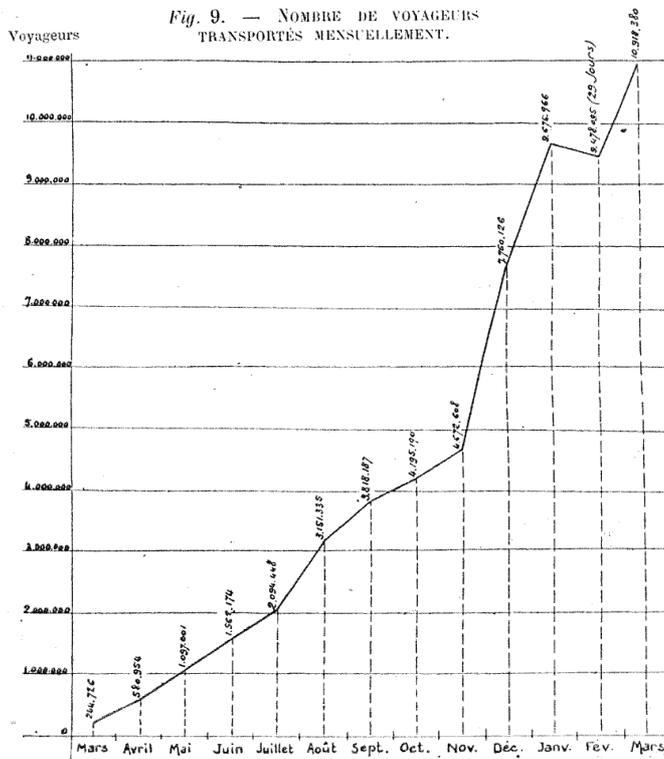
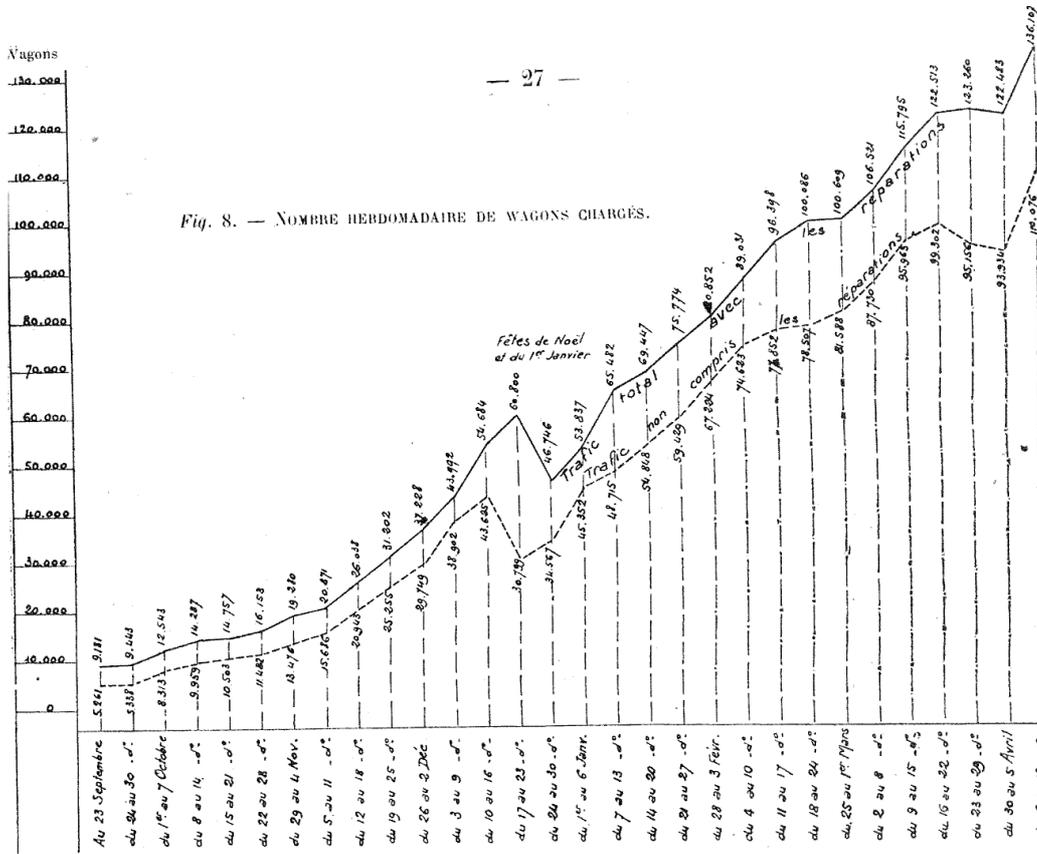
Quant aux transports commerciaux, ils ne commencèrent à prendre quelque importance qu'à partir de Septembre.

Les graphiques (Fig. 7 et 8) indiquent le nombre de tonnes et de wagons chargés pour le compte des particuliers depuis la fin Septembre.



Le graphique (Fig. 9) donne le nombre des voyageurs transportés mensuellement de Mars 1923 à Mars 1924.

On voit le rapide développement pris par les transports au cours des derniers mois. Ce développement est tel que le chiffre des wagons chargés par jour ouvrable (réparations comprises) a dépassé au 1^{er} Mars les 4/5 du chiffre antérieur au 14 Janvier 1923 (21.000



contre 25.000). Concurrément, le tonnage moyen journalier remis à l'expédition a atteint au 1^{er} Mars le chiffre de 310.000 tonnes, soit 82,5 % du tonnage (375.000 tonnes), remis avant le 11 Janvier 1923 dans les gares exploitées par la Régie.

Aujourd'hui, le trafic de 1922 est dépassé.

f) Tarification. — Comptabilité.

En même temps que la question de l'acheminement des transports, le problème de la taxation s'est posé dès le début, et n'a cessé de réclamer des solutions de plus en plus complètes, tenant compte en même temps des changements intervenus dans les conditions générales de la vie économique et des problèmes monétaires si changeants.

Avant la création de la Régie, on avait déjà transformé en mark et approprié au cours d'alors les tarifs très simplifiés prévus par les règlements des sections de C. F. C.

Mais, lorsque la Régie prit le service, les prix des transports voyageurs ainsi obtenus, ne représentaient, au cours du mark alors pratiqué, qu'une valeur infime, à peine le tiers des tarifs français; un seul prix, prohibitif d'ailleurs, était prévu pour les marchandises. La Régie procéda donc à la mise sur pied d'une tarification établie en mark pour les voyageurs et marchandises, s'inspirant des tarifs allemands.

Pour les voyageurs, progressivement furent établis des tarifs d'abonnements ordinaires et d'abonnements à la semaine ou d'abonnements mensuels pour les ouvriers, les écoliers et les étudiants, ainsi que des billets d'aller et retour ouvriers.

Puis les suppléments pour les rapides et les express furent prévus, comme sous le régime allemand.

Parallèlement au rétablissement des trains directs entre la Régie, la France, la Belgique, la Sarre et le Luxembourg, des billets directs furent créés et l'enregistrement direct des bagages fut organisé.

Comme tarifs marchandises, tout était à créer; il ne fallait évidemment pas songer à mettre sur pied un système analogue à celui adopté dans toute Exploitation de Chemins de fer définitivement organisée, mais au contraire, un système simple et d'application facile. On créa 9 échelles différentes de prix applicables par wagons de 15 tonnes, sauf exceptions.

Le transport des colis de détail ne fut d'abord prévu que par groupages.

Ces barèmes étaient les suivants :

Barème A. 5. — Applicable aux marchandises de détail de toute nature expédiées en P. V. par 5.000 kg ou payant pour ce poids (Barème des Expéditions de groupages) ;

Barème A. 5 doublé. — Applicable aux marchandises de détail de toute nature expédiées en G. V. par 5.000 kg ou payant pour ce poids ;

Barème A. 10. — Applicable aux marchandises de toute nature expédiées en P. V. à l'exception de celles faisant l'objet des barèmes suivants :

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.

Des stipulations concernant les délais de déchargement et les pénalités pour déchargement tardif furent insérées dans les nouveaux tarifs.

Quant aux tableaux des distances qui avaient été emportés ou détruits par les allemands, ils ne furent pas rétablis tout d'abord, et l'on se borna à éditer des cartes donnant les distances entre les bifurcations, les distances de gare à gare étant données par les tableaux de marche des trains.

Enfin, en raison des circonstances spéciales dans lesquelles l'exploitation s'effectuait, les transports ne furent tout d'abord acceptés que sous le régime de la non responsabilité.

Une fois ces tarifs établis, des majorations successives furent prévues pour tenir compte de la dévalorisation croissante du mark.

A titre d'exemple, voici les prix (en mark) pratiqués pour les voyageurs à des époques successives :

	10 Avril (1.333 Mark pour 1 fr.).	17 Mai (1.500 Mark pour 1 fr.).	11 Juin (5.000 Mark pour 1 fr.).	20 Juin (10.000 Mark pour 1 fr.).
1 ^{re} classe.....	200	300	600	1.200
2 ^{me} »	100	150	300	600
3 ^{me} »	50	75	150	300
4 ^{me} »	25	37,5	75	150

La chute du mark s'accélérait avec une rapidité telle que les relèvements de tarifs ne pouvaient la suivre, il devint nécessaire, comme on l'a dit précédemment, pour éviter les pertes de recettes qui en résultaient, d'exprimer les tarifs en monnaie stable. Cette dernière ne pouvait être que le franc qui servait déjà de base à la comptabilité dépenses de la Régie.

De nouveaux tarifs en francs furent donc mis en vigueur le 25 Juin. Ci-après le tarif des voyageurs :

1 ^{re} classe.....	0 fr. 15	le kilomètre
2 ^{me} »	0 fr. 075	»
3 ^{me} »	0 fr. 0375	»
4 ^{me} »	0 fr. 01875	»

Le tableau ci-dessous indique *les prix de base* pour les marchandises :

	2 A			A			B			C		
	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15
Par tonne (1) de 1 à 5 km.....	15.00	13.70	12.50	7.50	6.85	6.25	7.20	6.60	6.00	7.20	6.40	5.55
Par { 6 à 100 km.....	0.70	0.68	0.60	0.35	0.33	0.30	0.29	0.27	0.25	0.28	0.24	0.21
tonne { 101 à 200 km.....	0.66	0.58	0.52	0.33	0.29	0.26	0.27	0.24	0.22	0.23	0.22	0.19
et par { 201 à 300 km.....	0.54	0.52	0.46	0.27	0.26	0.23	0.23	0.22	0.20	0.22	0.19	0.16
km de { 301 à 400 km.....	0.50	0.44	0.40	0.25	0.22	0.20	0.20	0.18	0.17	0.19	0.17	0.14

	D			E			F		Spécial
	5	10	15	5	10	15	10	15	
Par tonne (1) de 1 à 5 km..	6.45	5.50	4.60	5.35	4.50	3.60	3.60	2.75	3.00
Par { 6 à 100 km.....	0.22	0.19	0.16	0.15	0.12	0.10	0.09	0.07	0.08
tonne { 101 à 200 km.....	0.19	0.16	0.14	0.12	0.11	0.08	0.08	0.06	0.08
et par { 201 à 300 km.....	0.18	0.15	0.12	0.12	0.10	0.07	0.07	0.06	0.07
km de { 301 à 400 km.....	0.14	0.13	0.10	0.10	0.08	0.06	0.06	0.05	0.05

(1) Sans frais de gare ou charge quelconque ni au départ ni à l'arrivée.

Ces prix établis en francs devaient pouvoir être convertis en mark pour les usagers ne possédant que cette monnaie ; les nouveaux tarifs étaient donc accompagnés de tableaux de conversion des francs en mark suivant les cours du change.

Pour tenir compte des variations survenues dans les conditions de la vie en Rhénanie, au moment de l'élimination du mark-papier et de l'établissement de la monnaie à valeur d'or, il fut nécessaire, à plusieurs reprises, de majorer les prix de transports. Finalement voici ceux qui sont actuellement pratiqués :

Voyageurs : 1 ^{re} classe	0 fr. 30	par kilomètre.
» 2 ^{me} »	0 fr. 20	»
» 3 ^{me} »	0 fr. 12	»
» 4 ^{me} »	0 fr. 08	»

Pour les marchandises, les prix indiqués au tableau ci-dessus sont actuellement majorés de 80 %.

Malgré ces relèvements, il convient de noter que les tarifs de la Régie étaient encore, au 1^{er} Mars, très au-dessous des tarifs allemands en vigueur à cette date (50 % en moyenne pour ce qui concerne les voyageurs). Tels quels, ils n'ont été, à aucun moment, un empêchement à la reprise de la vie économique en territoire occupé.

Les premiers tarifs marchandises de la Régie avaient été complétés par une nomenclature des marchandises, classées suivant les différents barèmes, qui fut publiée le 18 Juin 1923 et qui comportait 210 articles.

Une nouvelle liste plus complète, comprenant 900 articles, fut publiée le 26 Décembre 1923.

Simultanément, des tarifs annexes tels que ceux des animaux vivants, des journaux, des marchandises de détail furent établis et mis en vigueur de Juin à Août.

Enfin, un régime d'assurances à primes modiques fut instauré pour permettre aux expéditeurs de parer dans une certaine mesure à la clause de non-responsabilité.

Cette dernière clause elle-même, déjà abandonnée le 16 Août pour les transports internationaux, disparut à dater du 1^{er} Mars 1924, la Régie assurant désormais la responsabilité des transports, sous un régime qui est, avec certaines atténuations (1) celui résultant de la législation allemande, c'est-à-dire la convention de Berne. Comme conséquence de cet état de choses, des commissions judiciaires mixtes ont été créées par la Haute Commission Interalliée, en vue du règlement des contestations avec les usagers qui n'auraient pu être réglées à l'amiable.

Concurremment avec l'établissement d'une tarification d'abord simple, puis perfectionnée peu à peu pour se rapprocher maintenant de celle des réseaux complètement organisés, des règles de comptabilité uniformes analogues à celles des réseaux français furent déterminées et appliquées sur l'ensemble du Réseau Rhénan et un service de contrôle des recettes fut organisé à la Direction Générale.

g) Approvisionnements.

Les objets et matières nécessaires au service propre de l'Exploitation furent d'abord demandés par les sections de Chemins de fer de Campagne à leur réseau d'origine, dès épuisement des stocks peu importants qu'elles possédaient, et c'est encore ainsi qu'il fut procédé dans les premiers jours qui suivirent l'existence de la Régie.

Un Service spécial et un Magasin général ne tardèrent pas à être organisés à Mayence pour assurer les approvisionnements de l'espèce, faire les achats, passer les marchés et alimenter les Services Régionaux. Dès qu'ils atteignent une certaine importance, les marchés sont donnés à l'adjudication.

E. — ORGANISATION DU SERVICE DE LA VOIE.

a) Entretien.

Les voies allemandes sont constituées en majeure partie par des rails Vignole posés sur traverses métalliques avec emploi de selles, crapauds, rondelles à ressort et boulons. Dans le Palatinat seulement, les traverses en bois sont généralement utilisées.

L'entretien des voies armées en traverses métalliques nécessite une surveillance particulière des attaches qui se desserrent plus facilement que celles des traverses en bois. Les traverses métalliques exigent, d'autre part, un bourrage spécial.

Cet entretien, forcément négligé pendant la période qui précéda immédiatement la reprise des lignes par la Régie, était à reprendre d'urgence de façon intensive.

Au moment de cette reprise, la longueur totale des lignes exploitées par les Sections des chemins de fer de campagne était de 4.500 kilomètres environ, comme il a été dit plus haut.

Dès Avril, la Régie avait en exploitation :

1.825 kilomètres de lignes à double voie,

350 kilomètres de lignes à voie unique.

Le personnel du Service de la Voie, réparti sur ces lignes, était alors de 4.254 cheminots franco-belges, personnel très réduit et dont la tâche, en pays étranger et souvent hostile, était d'autant plus ardue qu'il se trouvait en présence d'installations entièrement nouvelles pour lui ; enfin, de nombreux sabotages venaient encore augmenter la nécessité d'une surveillance des

(1) La régie repousse la responsabilité lorsque la perte provient d'actes troublant la paix publique que l'autorité n'aura pu réprimer, par exemple les pillages collectifs à main armée ou non.

plus actives. Dans ces conditions, la vitesse des trains dut être limitée, et des dispositions spéciales furent prises pour assurer la sécurité de la circulation.

Dès équipes volantes de cantonniers furent réparties, dès le début, en mission de surveillance sur les lignes, mais leur nombre ne tarda pas à apparaître comme totalement insuffisant et des auxiliaires spécialistes furent embauchés pour renforcer ces équipes et en constituer de nouvelles.

D'autre part, l'adjudication, à une entreprise privée, de travaux de réfection des voies fut étudiée dès Avril et ce régime fut appliqué à partir du 1^{er} Juillet 1923, en commençant par les lignes du Palatinat où les travaux à effectuer étaient le plus urgent.

Dans cette région et dans celle de Mayence notamment, de fortes équipes de travailleurs italiens, constituées en organes mobiles et logées dans des trains-cantonnements, furent organisées par la Société Moderne d'Entreprises, avec laquelle des marchés furent passés pour la réfection totale de certaines lignes suivant un ordre d'urgence et un programme arrêtés à l'avance. Dix équipes de ce genre étaient en service à la fin de Septembre.

A cette date, soit par ces équipes, soit par les équipes de cheminots, 3.893 kilomètres de voie avaient été entièrement revisés.

Malgré les difficultés rencontrées qui allaient en augmentant avec la progression des lignes remises en service, ainsi qu'avec l'accroissement continu du trafic et du nombre des trains mis en marche, l'entretien et la réfection des voies purent, grâce aux mesures prises, être menés assez rapidement pour que la vitesse des trains put être progressivement augmentée à partir de Juillet 1923.

Au moment de la cessation de la résistance passive, la longueur totale des lignes surveillées et entretenues par la Régie atteignait 3.576 kilomètres dont 2.580 kilomètres à double voie.

A partir d'Octobre, les effectifs du service de la voie furent sensiblement renforcés ; à la date du 1^{er} Mars 1924, ils atteignaient 17.423 agents pour 5.251 kilomètres de lignes exploitées, dont 3.226 kilomètres à double voie.

b) Gardiennage de la voie et des passages à niveau

Devant la défaillance des Allemands et l'impossibilité d'immobiliser, pour le gardiennage des P. N., un personnel nombreux, ce gardiennage fut imposé aux municipalités en même temps que la protection des voies contre les actes de sabotages. Par une Ordonnance de la Haute Commission Interalliée, en date du 14 Avril 1923, les autorités locales furent tenues, sous les peines les plus sévères, d'exercer cette surveillance et furent rendues responsables de tous les accidents pouvant survenir sur le territoire de la Commune.

Après la fin de la résistance passive, la surveillance de la voie cessa d'être exercée par les municipalités et la garde des P. N. fut assurée de nouveau par la Régie, au fur et à mesure de la reprise du personnel allemand, complété, le cas échéant, par des auxiliaires.

c) Travaux Neufs.

En dehors des travaux de réfection et d'entretien qui semblaient devoir seuls incomber à la Régie, celle-ci eut, comme il a été expliqué dans un précédent chapitre, à entreprendre le doublement de la ligne Duren-Euskirchen-Bonn.

Ce travail important a été exécuté en deux étapes correspondant aux deux sections, Duren-Euskirchen, Euskirchen-Bonn.

La première étape, commencée le 15 Juin avec l'aide de sapeurs du Génie et d'auxiliaires allemands, encadrés par des cheminots français, fut achevée le 21 Juillet. Le tronçon Duren-Zulpich (Tolbiac) put même être inauguré le 14 Juillet.

Les travaux afférents à cette première étape comprenaient :

- 30 kilomètres de voie (y compris les aménagements de gares) ;
- 70.000 m^3 de terrassements dont 30.000 m^3 de déblais et 40.000 m^3 de remblais.
- 6 ouvrages d'art, ainsi que l'allongement d'un certain nombre de petits ouvrages.

Les travaux de la deuxième étape ont été entamés le 15 Octobre.

Leur exécution comprenait :

- La pose de 31 kilomètres de voie ;
- L'exécution de 125.000 m^3 de terrassements dont : 80.000 m^3 de déblais et 45.000 m^3 de remblais ;
- L'élargissement de 27 ouvrages d'art.

d) Bâtiments.

Les travaux se rapportant aux bâtiments ont consisté surtout en travaux de gros entretien destinés à en assurer la conservation

e) Ouvrages d'art.

En ce qui concerne plus spécialement les ouvrages d'art, dont un grand nombre sont très importants (ponts sur la Nahe et sur le Rhin, tunnel de Cochem long de 3 km, etc..) des visites minutieuses ont été prescrites dès le début de l'exploitation et une surveillance spéciale a été exercée sur tout ouvrage dont la résistance paraissait laisser à désirer. Des procès-verbaux de visite ont été rédigés pour tous les ouvrages, et des calculs ont été refaits pour bon nombre d'entre eux, en vue de provoquer les mesures de protection et de sécurité qui pouvaient s'imposer.

En dehors des travaux d'entretien, des réfections plus ou moins importantes ont été nécessitées par les nombreux sabotages qui se sont produits pendant la résistance passive.

f) Signaux et enclenchements.

Lorsque, par suite de la défaillance des cheminots allemands, les Sections de chemins de fer de campagne et, peu après, la Régie Franco-Belge durent prendre en mains l'exploitation du Réseau rhéno-westphalien, l'arrêt de fonctionnement des signaux et des appareils de sécurité, soit, ce qui fut fréquent, qu'ils aient été sabotés, soit qu'ils aient été laissés en bon état, ne fut pas le moindre obstacle au rétablissement du service.

La signalisation allemande, très simple dans son principe, est en effet très développée. L'emploi des appareils de block enclenchés avec les signaux est général. Les postes de manœuvre sont nombreux et de types très divers. La plupart avaient été sabotés. Dans tous les cas, les tables d'enclenchements, les plaques indicatrices, les schémas de connexions avaient été enlevés, les câbles souterrains coupés et les installations électriques contrariées.

Toutes ces installations étaient inconnues de la plupart des cheminots de la Régie, exception

faite pour les spécialistes des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine et de l'État-Belge, réseaux possédant des appareils similaires.

L'importance et la complexité du travail à effectuer pour la remise en état générale de ces installations ne permettaient pas cette remise en état avant le rétablissement du service. Aussi, dans la plupart des cas, les appareils durent être annulés ou dételés, la sécurité de la circulation étant assurée par le rétablissement des relations téléphoniques et l'installation du cantonnement téléphonique.

La remise en état des installations de sécurité fut d'ailleurs poussée partout avec le maximum de célérité. Elles furent rétablies en premier lieu dans la région d'Aix-la-Chapelle, par les spécialistes de l'État belge plus familiarisés avec les appareils allemands, et dans le Palatinat, où les appareils d'enclenchements mécaniques étaient prédominants.

D'une façon générale, les travaux furent conduits méthodiquement par des équipes mobiles possédant des ateliers sur wagons et se déplaçant avec leur outillage.

Ces travaux purent être considérés comme terminés dans le courant de Juillet.

Simultanément, l'instruction du personnel fut poursuivie et la documentation nécessaire sur tous les appareils en service établie en vue de leur entretien et de leur fonctionnement.

Après la cessation de la résistance passive, les équipes d'entretien des signaux qui comprenaient, à la fin de Septembre, 602 agents dont 414 spécialistes des réseaux français et belges, et 188 auxiliaires allemands, furent reformées et renforcées par 1.293 spécialistes allemands. La signalisation put ainsi être très rapidement rétablie d'une façon complète sur les nouvelles lignes ouvertes à partir de ce moment. C'était indispensable sous peine de risques graves d'exploitation, les cheminots allemands ayant toujours eu la garantie d'une signalisation perfectionnée partout où ils avaient à assurer un trafic intense.

g) Magasins et Approvisionnements.

Après la prise de possession des installations par la Régie, leur maintien ou leur remise en bon état de fonctionnement fut assuré, dans les débuts, par chacune des Directions, au moyen du matériel trouvé sur place ou dans les dépôts voisins.

Le matériel faisant défaut et absolument indispensable fut acheté directement dans le commerce par les Services d'exécution, dans certaines conditions et limites fixées par la Direction Générale.

Un Service *régulier* d'approvisionnement ne tarda pas d'ailleurs à être constitué au Service Central.

La première mesure prise par ce Service fut de centraliser tous les renseignements concernant les dépôts existant sur toute l'étendue du Réseau de la Régie (dépôts autonomes comme les Directions elles-mêmes sous l'Administration allemande), et d'en prendre la direction *au point de vue de l'emploi des matériaux* qu'ils renfermaient.

Cette mesure permit de mettre en commun toutes les réserves disséminées et d'en assurer la judicieuse répartition entre tous les Services d'exécution en attendant le fonctionnement du Service des Marchés ; elle évitait en même temps de faire, pendant cette période d'organisation, des achats de matériaux dont certaines Directions avaient l'emploi, mais qui existaient sur une Direction voisine. Elle remédiait également à l'inconvénient résultant de ce que certaines Directions nouvelles créées par la Régie, telles que celles d'Aix et de Duren, étaient dépourvues de tout dépôt de matériel, ceux-ci se trouvant en dehors de la zone occupée par la Régie.

En plus de cette centralisation, le Service Central des Approvisionnements fut chargé d'effectuer, aux lieu et place des Services d'exécution, les achats de matériaux nécessaires, en réunissant les demandes et en procédant à des marchés directs entourés de toutes les garanties voulues. Dans ce but, les Directions envoient à ce Service les relevés de prévisions de matériel qui permettent de se rendre compte des besoins du réseau et de préparer les adjudications destinées à alimenter, d'une façon méthodique et régulière, les dépôts à reconstituer. Ces adjudications permettent de faire appel, dans une très large mesure, à la concurrence et mettent à même les fournisseurs français ou belges, préalablement documentés et convoqués, de participer aux marchés.

Un service de réception disposant de tous les moyens voulus pour procéder aux vérifications et essais nécessaires et un service spécial de comptabilité fonctionnent comme dépendances du Service des Approvisionnements de la Voie.

F. — MATÉRIEL ET TRACTION.

Avant le déclenchement de la résistance passive, les Allemands avaient évacué vers les territoires non occupés environ 1.100 locomotives et 30.000 wagons-tombereaux en bon état. En outre, de nombreuses locomotives avaient été sabotées ; dans les ateliers et les dépôts, les machines et l'outillage avaient été partiellement enlevés ou mis hors d'état de servir.

Malgré cela, les Sections de chemins de fer de campagne qui commencèrent l'exploitation réduite purent facilement faire face au trafic qu'elles eurent à assurer avec les effectifs restants, étant donné la très faible importance des transports, mais, faute de moyens de réparation, elles se trouvèrent dans la nécessité de garer en attente les locomotives dès qu'elles étaient avariées, même légèrement, ce qui augmenta d'autant les effectifs, déjà considérables, qui étaient immobilisés.

a) Locomotives

Au 1^{er} Avril 1923, la Régie avait à sa disposition un parc de 2.639 locomotives, dont 52 % immobilisées.

On ne pouvait évidemment continuer à garer les locomotives avariées sans épuiser rapidement les ressources. Aussi l'un des premiers soins de la Régie fut-il, comme il a été mentionné plus haut, de remettre en route les ateliers de dépôt, dont l'outillage fut augmenté.

Dès le mois de Mai, la reprise du trafic rendait les réparations absolument urgentes, d'autant qu'en même temps les sabotages rendaient indisponibles 3, 4 ou même 5 machines par jour. Il fallut alors songer aux grosses réparations.

Les moyens d'action locaux de la Régie étant insuffisants et l'industrie privée allemande se dérobant généralement, on fit appel aux réseaux voisins, en premier lieu à l'Alsace-Lorraine, puis au Nord, au Nord-Belge et enfin à l'Etat-Belge.

On put obtenir ainsi la remise en état de 10 à 28 locomotives par mois.

A titre d'indication, à la date du 1^{er} Septembre, il était entré en réparation dans ces réseaux :

A. L. : 84 locomotives dont 35 sorties de réparation et 49 en cours de réparation.

E. B. : 29 — — 20 — — 9 — —

N. B. : 8 — — 2 — — 6 — —

Nord : 6 — — » — — 6 — —

En même temps que le recours aux grands Réseaux voisins, il fut fait appel à l'industrie privée, d'abord pour organiser l'entretien dans certains dépôts (Ex : les dépôts de Mayence, Bingerbrück, Bischoffsheim, Wiesbaden, où l'entretien fut assuré par une entreprise), puis dans les grands ateliers.

Il y a lieu de remarquer que les dépôts allemands n'étaient outillés que pour l'entretien courant et que les réparations même relativement peu importantes étaient exécutées dans les grands ateliers. La Reichsbahn possédait dans les territoires occupés 12 ateliers de grand entretien occupant environ 17.000 ouvriers.

Etant donné l'état dans lequel ils avaient été trouvés et le manque de personnel, ces ateliers étaient momentanément inutilisables et on fut tout d'abord conduit à organiser les ateliers des dépôts comme en France, de manière à leur permettre d'effectuer certaines grosses réparations en prélevant de l'outillage dans les ateliers de grand entretien.

Les grands ateliers d'Euren et de Darmstadt furent ensuite remis en route les premiers, à allure réduite, avec l'entreprise Lentz, pour Euren, et la Société Forclum pour Darmstadt.

Dès le mois de Juillet, de nouveaux traités furent préparés avec les Sociétés suivantes et mis en vigueur à la fin de Septembre :

La Compagnie Industrielle de Matériel de Transports (C.I.M.T.), pour les Ateliers de Darmstadt,

La Société des Ateliers de la Rhonelle, pour les Ateliers d'Euren,
— — — — — de Godarville, pour les Ateliers de Julich.

Des équipes volantes bien outillées furent d'autre part constituées pour renforcer, suivant les besoins, les dépôts ou les ateliers et parer aux à-coups. Enfin, en Septembre, la possibilité de recruter du personnel allemand en quantité suffisante permit de remettre en route, avec un encadrement de cheminots français, les Ateliers de Mulheim-Speldorf; au début d'Octobre, les ateliers de Mayence-Sud, Ludwigshafen, Kaiserslautern, et, un peu plus tard, ceux de Nied, furent réouverts.

Dans ces conditions, le nombre des locomotives sortant de levage et de grosses réparations s'accrut notablement :

4	locomotives	sortirent	en	Juin.
9	—	—	—	en Juillet.
14	—	—	—	en Août.
77	—	—	—	en Octobre.

Après la fin de la résistance passive, le chiffre des sorties augmenta dans des proportions encore plus fortes par suite du renfort donné aux ateliers déjà ouverts et de la remise en route des ateliers encore fermés.

Au 31 Décembre, 10 ateliers principaux de machines avaient en réparation 579 machines et occupaient 5.700 ouvriers. En y comprenant les levages effectués dans les dépôts :

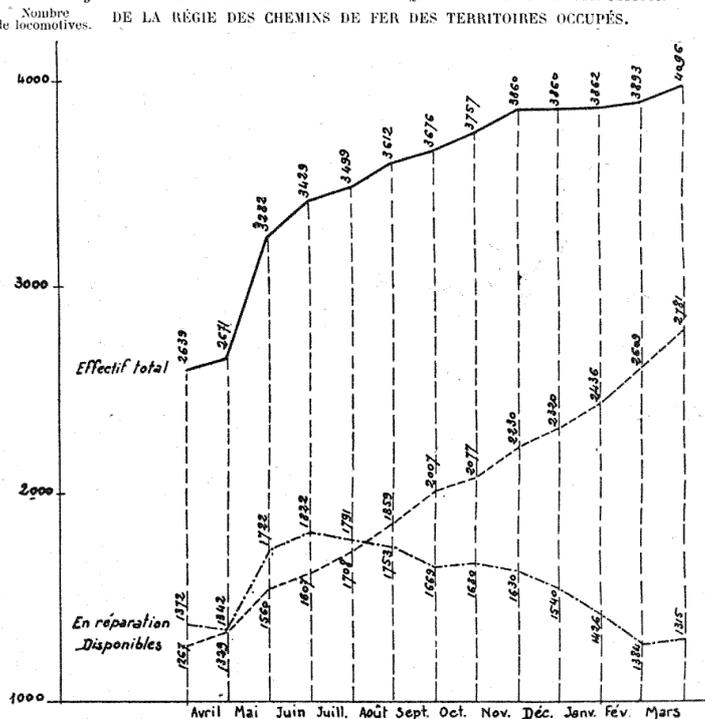
169	locomotives	sortirent	de	réparation	en	Décembre.
195	—	—	—	—	—	en Janvier.
209	—	—	—	—	—	en Février.
207	—	—	—	—	—	en Mars.
248	—	—	—	—	—	en Avril.

Les deux graphiques (Fig. 10 et 11) indiquent, le premier, le nombre des locomotives constituant le parc, au fur et à mesure de la reprise successive des différentes lignes et de la réquisition des machines fabriquées ou en réparation dans certains ateliers privés, le nombre des machines disponibles et la diminution correspondante des locomotives à réparer, le deuxième, le nombre des machines sorties de réparation chaque mois, d'Avril 1923 à Avril 1924.

Au cours des Conférences qui aboutirent aux accords de Mayence du 1^{er} Décembre, la question de l'effectif des locomotives de la Régie fut traitée avec les représentants du Reich, en prévision d'une augmentation rapide du trafic.

Aux termes de ces accords, l'administration allemande s'engageait à fournir progressivement à la Régie, en ordre normal de marche, les locomotives demandées par cette dernière, dans

Fig. 10. — EFFECTIF DES LOCOMOTIVES QUI ONT ÉTÉ A LA DISPOSITION DE LA RÉGIE DES CHEMINS DE FER DES TERRITOIRES OCCUPÉS.



la mesure correspondant à l'accroissement du trafic, jusqu'à concurrence du nombre des locomotives de chaque type qui existaient au parc du Réseau exploité par elle au 10 Janvier 1923.

La Reichsbahn s'engagea, en outre, à remettre à la Régie, sur la demande de celle-ci, les approvisionnements, pièces de machines et outillage évacués jusqu'au moment de l'abandon du travail par ses ouvriers.

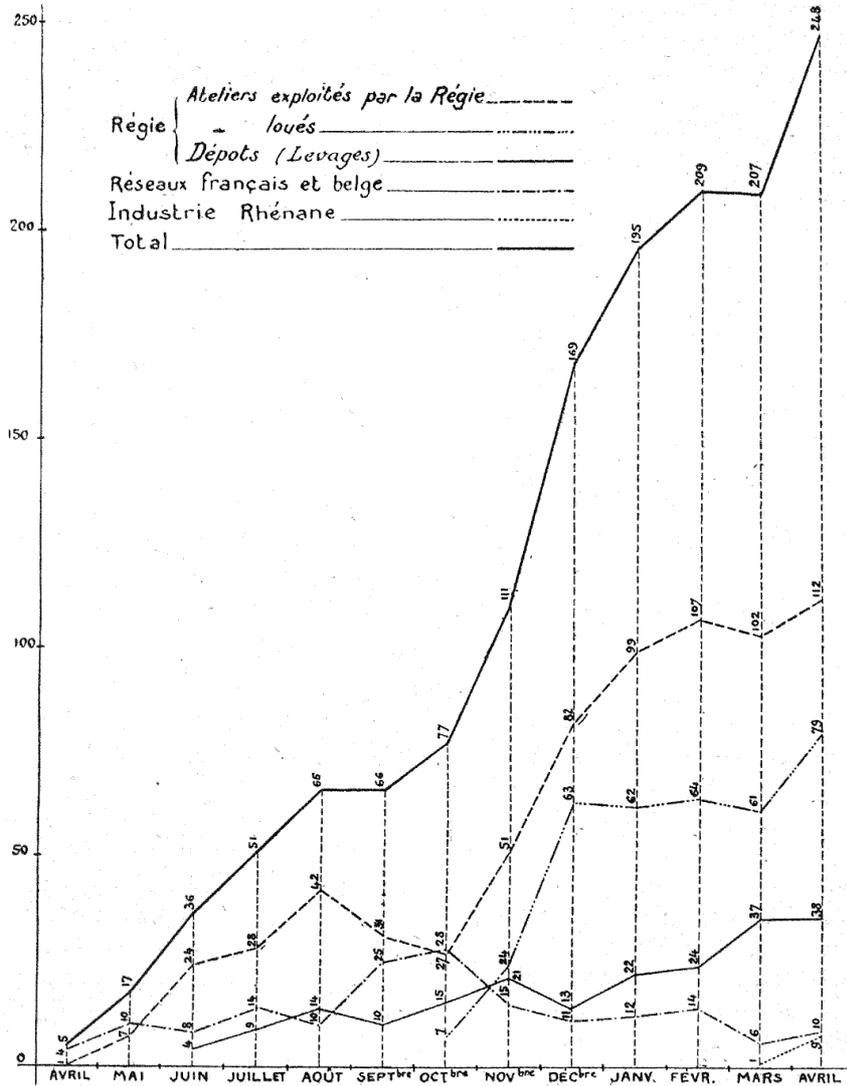
Conformément à ces accords, 600 machines ont été demandées à l'Administration allemande depuis le 15 Décembre. Mais l'Administration allemande ne tint pas, bien entendu,

es engagements pris par elle, et, à la date du 1^{er} Avril, 167 locomotives seulement avaient été livrées.

C'est donc grâce à ses seuls efforts et au parti qu'elle a su tirer des ressources limitées se trouvant à sa disposition que la Régie a pu faire face au développement considérable du trafic pendant les derniers mois de l'année 1923 et les premiers mois de 1924.

Nombre
de
Locomotives

Fig. 41. — LOCOMOTIVES SORTIES DE RÉPARATIONS.



b) Matériel Roulant

Comme pour les locomotives, la question de la remise en état des nombreux wagons avariés ne se posa qu'à partir du moment où, le trafic prenant un notable développement, le matériel en bon état, dont le petit entretien fut d'ailleurs seul assuré tout d'abord, commença à faire défaut.

Dès le début, des équipes de visiteurs avaient été constituées avec quelques ouvriers pour faire les réparations de petite importance.

Par la suite, il fut nécessaire de mettre en service un certain nombre d'ateliers de petit entretien pour assurer les opérations de revision indispensables à la sécurité des convois et pour permettre aux véhicules de pénétrer sur les réseaux voisins.

Enfin, vers le mois de Juin 1923, il devint nécessaire d'entreprendre la remise en état méthodique du matériel en commençant par les véhicules G.V. et les wagons houillers.

Indépendamment des ateliers de machines, la Reichsbahn disposait dans les territoires occupés de 11 ateliers principaux de voitures et wagons occupant environ 11.000 ouvriers. A ces ateliers venaient s'ajouter un certain nombre d'ateliers de l'Industrie privée (une trentaine environ). En outre, un certain nombre d'ateliers de grand et de petit entretien étaient répartis dans les principaux centres. Ces ateliers secondaires, ainsi que bon nombre de simples postes de visite, possédaient un outillage assez développé comportant des machines-outils à commande électrique.

Presque tous ces établissements, de même que les dépôts et les ateliers de machines, avaient été sabotés au moment de leur abandon par le personnel allemand. Des machines-outils, le petit outillage, les rechanges, les courroies de transmission avaient été enlevés, les circuits coupés, les centrales électriques rendues inutilisables, etc...

Pour activer leur remise en route, les ateliers principaux de Conz et de Ludwigshafen et les ateliers de grand entretien de Bingerbrück, Bischoffsheim, Würselen et Hohenbudberg furent confiés à des entreprises privées de fortune. D'autres moins importants (Mayence, Mombach, Crefeld-Central, Derendorf-Dusseldorf) furent équipés presque entièrement avec du personnel de la Régie.

En Septembre 1923, les ateliers de Wedau purent être réouverts avec un noyau d'ouvriers allemands et, en Octobre, les ateliers de Jülich (voitures et wagons) furent remis en route. Fin Novembre, après la reprise du travail par les cheminots allemands, la plupart des ateliers avaient repris progressivement leur activité.

Au 31 Décembre :

9 ateliers principaux ;

6 ateliers de grand entretien ;

23 ateliers de petit entretien,

occupant 5.600 ouvriers, réparaient en moyenne, par jour, 300 voitures et 1.500 wagons et levaient 50 voitures et 500 wagons.

73 Postes occupant 2.200 agents assuraient la visite des trains, le nettoyage des véhicules et les menues réparations.

La production des autres ateliers ayant été jugée suffisante, les ateliers de Dortmund et de Limbourg, situés en bordure des territoires occupés, avaient été remis à l'Administration allemande, le 10 Décembre, comme suite aux accords du 1^{er} Décembre.

En vertu de ces mêmes accords, alors que pour le matériel P. V. la Régie n'avait pas de parc qui lui soit propre — la Reichsbahn s'engageant à lui fournir, sans aucun compte d'échange, le matériel demandé suivant ses besoins — le matériel G. V. présent sur les lignes de la Régie fut au contraire pris en compte par elle.

Voici quel était, à la date du 24 Février 1924, le parc G. V. de la Régie :

Voitures de 1 ^{re} classe.....	3
— 1 ^{re} et 2 ^e classes.....	489
— 2 ^e classe.....	456
— 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classes.....	60
— 2 ^e et 3 ^e classes.....	397
— 3 ^e classe.....	2.979
— 4 ^e classe.....	3.182
— 3 ^e et 4 ^e classes.....	32
— fourgons G. V.....	806
— automotrices.....	54
— diverses.....	33
	<hr/>
	8.490

dont 6.487 en bon état et 1.703 avariées, soit 20 %, alors que, à la prise de possession du réseau par la Régie, ce pourcentage était de 45 %.

Le chiffre élevé des voitures réformées, malgré l'effort fait pour les réparations, tient surtout aux déprédations de toutes sortes commises par les allemands eux-mêmes durant la résistance passive, sur le matériel conservé en garage sur des voies éloignées des gares où la surveillance n'a pu s'exercer utilement, faute d'un personnel assez nombreux à ce moment.

Quant au matériel P. V., la situation des wagons présents sur les lignes de la Régie était, à titre d'indication, la suivante, à la date du 6 Avril 1924 :

Wagons couverts.....	30.936
— — à claire-voie.....	1.159
— tombereaux.....	80.146
— — fermés.....	2.773
— plats à ranchers.....	40.467
— — à fer.....	1.504
— — à traverses pivotantes.....	1.920
— — à boggies et ranchers.....	2.765
— — spéciaux.....	2.544
— — particuliers.....	3.630
— fourgons P. V.....	2.061
	<hr/>
	139.905

c) **Approvisionnements.**

1° *Combustibles.*

Les stocks de charbon existant en dépôt au moment de la cessation du travail des cheminots allemands suffirent aux premiers besoins, mais, dès la création de la Régie, une des premières préoccupations dut être d'assurer les approvisionnements en combustibles. La cessation du travail dans les mines rendait le problème particulièrement difficile à résoudre. Des difficultés rencontrées résulta une double crise : crise de quantité et crise de qualité. La première fut résolue par la livraison à la Régie des charbons provenant des déstockages opérés dans la Ruhr. Les livraisons de charbon de déstockage et d'allègement de péniches furent poursuivies, par les soins de l'Office des Houillères sinistrées, de Mars à Novembre. Mais, si les quantités nécessaires purent être assurées, d'assez sérieux mécomptes résultèrent, à différents moments, de l'utilisation forcée de qualités de combustibles ne convenant pas aux locomotives.

Pour remédier en partie à ces inconvénients, des marchés furent passés avec les mines domaniales de la Sarre, qui fournirent, à partir d'Octobre, des charbons criblés de fraîche extraction.

Enfin, en Novembre 1923, à la suite d'accords spéciaux réalisés par la Régie, les qualités de combustibles nécessaires purent être recherchées directement auprès des mines ; à défaut, des livraisons d'office furent imposées à certaines mines.

Le graphique (Fig. 12) montre la progression suivie par la consommation journalière en combustible depuis Mars 1923. Cette progression s'est, comme le trafic, accentuée brusquement dès la fin de la résistance passive. De 1.000 tonnes en Mars 1923, cette consommation était de 2.000 tonnes au début d'Octobre ; pour atteindre environ 5.760 tonnes en Mars-Avril 1924.

2° *Matières diverses.*

La question du réapprovisionnement et de la réorganisation des magasins ne se posa pas de suite, mais seulement lorsque le trafic commença à prendre une allure ascendante rapide.

Il fut alors organisé :

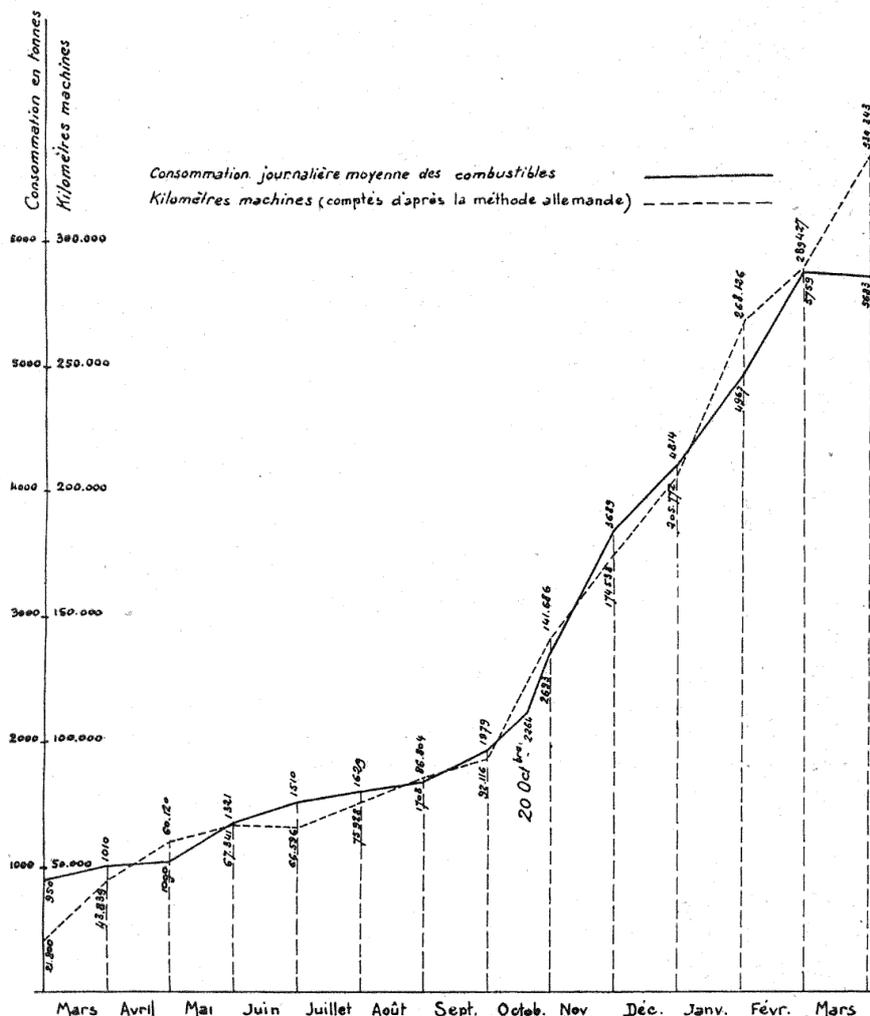
Un magasin principal par Direction régionale, alimentant tous les établissements de la Direction, ainsi que les magasins secondaires, en matières ou objets de consommation de toutes sortes, au moyen de wagons-distributeurs mis en marche à des dates et suivant des itinéraires déterminés.

Des magasins principaux spécialement destinés à alimenter les ateliers et les dépôts en pièces et matières nécessaires à l'entretien du matériel.

Des commandes de pièces et de matières premières ont été passées en France, en Belgique et en territoires occupés. Depuis Octobre, par suite de la hausse très sensible survenue dans les prix allemands, la plupart des marchés importants sont passés avec des fournisseurs français ou belges.

Les marchés de la Régie donnent généralement lieu à l'appel à la concurrence.

Fig. 12. — CONSOMMATION DES COMBUSTIBLES.



d) Organisation du personnel.

A ses débuts, la Régie disposait, pour ses services de traction et ses ateliers, de 2.802 agents, dont 2.290 agents des réseaux français et 512 belges.

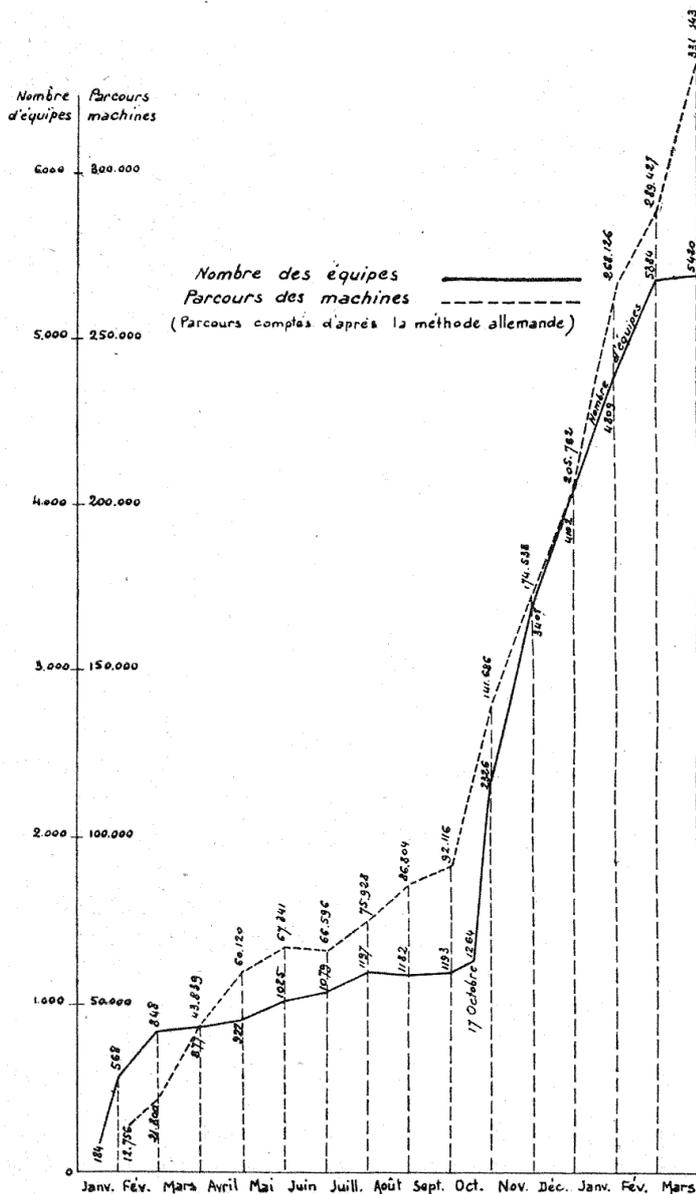
Avec ces effectifs, en recherchant tous les agents pouvant monter sur les machines, elle pouvait constituer au maximum 848 équipes de machine, dont 723 françaises et 125 belges, le personnel restant étant utilisé comme cadre ou comme ouvriers et manœuvres des dépôts et ateliers.

Ulérieurement, les renforts reçus des réseaux, l'embauchage de quelques mécaniciens allemands et enfin l'impulsion donnée à l'instruction du personnel auxiliaire permirent

d'augmenter progressivement le nombre des équipes de machines qui étaient de 4.264 au moment de la cessation de la résistance passive.

De Juin à Octobre, 176 autorisations furent délivrées, dont 5 pour automotrices, 26 pour les manœuvres et 145 pour la ligne.

Fig. 13. — NOMBRE DES ÉQUIPES ET PARCOURS DES MACHINES.



Le graphique (Fig. 13) indique la progression du nombre des équipes de machines et en même temps celle des Km-machines parcourus.

Au point de vue du rendement kilométrique, les plus grands efforts furent faits. A sa prise de service, la Régie avait trouvé l'organisation des Sections de C.F.C. dans lesquelles les roulements des machines étaient organisés de manière à maintenir le personnel dans chaque circonscription. Il en résultait des échanges de machines fréquents qui ne permettaient pas d'utiliser le plein rendement du personnel et du matériel.

Le premier effort consista donc dans l'établissement de roulements correspondant à des parcours aussi longs que le permettait la durée du travail du personnel. Il fut, en

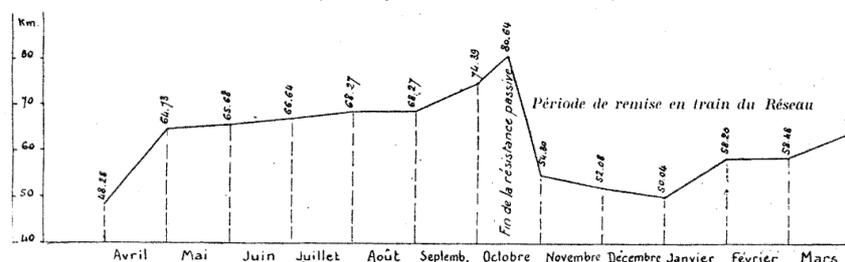
outre, fait usage, dans toute la mesure du possible, de la banalisation. Enfin, sur certaines lignes et pour les trains de marchandises directs à longs parcours, comme par exemple les trains de charbon, le service à double équipe fut organisé, la conduite de la machine étant assurée, d'une manière continue et sans perte de temps pour changement, par deux équipes se relayant, l'équipe quittant le service prenant son repos dans un fourgon aménagé spécialement et placé derrière la machine.

Grâce aux efforts faits, le rendement kilométrique par mécanicien ou élève mécanicien figurant à l'effectif, qui n'était que de 48 au 1^{er} Avril 1923, se montait à 80 au 17 Octobre (fin de la résistance passive).

A partir de ce moment, le rendement kilométrique diminua brusquement du fait de la politique suivie, d'après laquelle les embauchages des cheminots allemands furent conduits de manière à toujours avoir une marge importante de disponibilité et pouvoir ainsi toujours faire face à un accroissement brutal du trafic susceptible de se produire, tant que l'industrie et le commerce allemands n'auraient pas recouvré leur développement économique de 1922 (Fig. 14).

Il est à remarquer d'ailleurs que ce rendement fut notablement affecté du fait du détournement du trafic par la ligne Neuss-Duren-Euskirchen-Bonn, ligne en partie à voie unique, dont la capacité fut utilisée au maximum. De ce détournement, imposé, comme l'on sait, par la nécessité de contourner la zone anglaise, résultèrent des relais multiples à Neuss et à Duren et des difficultés d'exploitation qui entraînèrent des gênes, d'où une diminution de rendement pour les machines et le personnel.

Fig. 14. — RENDEMENT KILOMÉTRIQUE PAR MÉCANICIEN ET ÉLÈVE MÉCANICIEN A L'EFFECTIF
(Km comptés d'après la méthode allemande).



Après la fin de la résistance passive, se posa la question de la répartition du personnel de traction et de matériel des diverses nationalités, afin d'éviter de subordonner le personnel allié à des dirigeants allemands.

Voici les diverses règles qui ont été adoptées :

Sur les petites lignes et dans tous les postes qui n'avaient pas été exploités jusque là par des français ou des belges, le dépôt allemand fut reformé avec simple addition de quelques agents dirigeants français ou belges.

Une organisation analogue fut adoptée dans les petits dépôts déjà constitués.

Dans les dépôts plus importants déjà constitués ou non, le dépôt allemand reformé fut juxtaposé au dépôt français (ou belge) et placé sous une direction française ou belge.

Dans les ateliers, les solutions adoptées se ramenèrent aux trois types principaux ci-après :

1^o Organisation française appliquée aux ateliers pour lesquels les cadres-Régie furent largement fournis (Ex. : Mulheim, Kaiserslautern) ;

2^o Organisation allemande appliquée aux ateliers pour lesquels on ne put disposer que de cadres-Régie réduits et où l'on dut se contenter de constituer une Direction française au-dessus de l'encadrement allemand (Ex. : Nied, Witten, Oberhausen, Recklinghausen) ;

3^o Organisation industrielle des grands ateliers de Darmstadt, Euren, Jülich, loués à des Sociétés privées avec lesquelles des contrats furent passés par la Régie, comme il a été mentionné précédemment.

G. — ORGANISATION FINANCIÈRE DE LA RÉGIE, COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

a) Régime financier de la Régie.

Le régime financier de la Régie tient à la fois de celui des grandes Compagnies de Chemins de Fer et de celui des Chemins de Fer de l'État Français, qui comporte lui-même une certaine adaptation aux nécessités d'une exploitation industrielle et commerciale des règles très étroites de la comptabilité publique.

Le décret du 1^{er} Mars 1923, qui a institué la Régie des Chemins de fer des Territoires Occupés, a stipulé que le Directeur dresse le projet de budget de la Régie et exerce, en matière de dépenses, les fonctions d'ordonnateur.

Ce décret ajoute qu'un Contrôleur des Dépenses engagées, désigné par les Ministres des Travaux Publics et des Finances, est placé auprès de la Régie et qu'un décret spécial, rendu par les mêmes Ministres, doit intervenir pour régler les détails d'organisation du service financier de la Régie.

Ce dernier décret a paru le 31 Mars 1923. Il décide, en substance, que les budgets annuels de la Régie (le 1^{er} exercice allant du 1^{er} Mars au 31 Décembre 1923, les autres coïncidant avec l'année civile) devront être présentés aux gouvernements français et belge, le premier, le 1^{er} Mai 1923, les autres le 1^{er} Novembre de l'année précédant l'exercice auquel ils se rapportent, après avis de la Haute Commission Interalliée. Les ressources nécessaires pour couvrir les déficits de la Régie ou 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 sont mis à la disposition des mêmes gouvernements en fin d'exercice et viennent d'abord en atténuation des avances.

Les sommes versées ou reçues dans ces conditions 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 du montant des versements faits par les gouvernements français et belge et des bénéfices éventuels. Il est débité des sommes utilisées par la Régie pour déficits éventuels et du montant des versements faits aux gouvernements français et belge résultant des bénéfices éventuels de chaque exercice.

Enfin, le décret du 31 Mars 1923 fixe le rôle et les attributions du Chef de la Comptabilité Générale et des Finances de la Régie, décide que toutes les dépenses autres que celles se rapportant à l'exploitation proprement dite (par exemple pour travaux complémentaires de

premier établissement) ne peuvent être engagées que sur l'autorisation des gouvernements français et belge, et soumet la gestion financière de la Régie 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.

b) Recettes de la Régie.

La Régie tire ses principales ressources des produits du trafic. Les produits du Domaine, relativement importants en raison des conditions d'établissement des lignes, forment un appoint appréciable. Tous les contrats de concession des buffets, de location des emplacements dans les gares, d'atterrissage des hors ligne, etc., ont été revus et adaptés aux cours actuels. Peu de difficultés se sont produites, sauf pour le recouvrement de l'arriéré, en raison de l'avalissement du mark.

Les premières insuffisances de trésorerie, dues exclusivement à la reconstitution des encaisses des gares, caisses régionales et caisse centrale, à la dotation du fonds de renouvellement des approvisionnements généraux, au non paiement des transports militaires, etc., ont été couvertes par des avances du Trésor français. Le crédit de 195 millions, ouvert par la loi du 18 Juillet 1923, n'a été employé que jusqu'à concurrence de 145 millions; cette somme a d'ailleurs été remboursée par la Régie, grâce aux bénéfices d'exploitation réalisés.

L'ère des difficultés de trésorerie semble définitivement close, malgré le découvert afférent aux transports militaires qui ne sont pas payés à la Régie et le crédit pour avances prévu au budget de 1924 a pu être annulé.

Après constitution d'un fonds de compensation, analogue à celui que l'Administration allemande de chemin de fer avait créé, les excédents disponibles seront placés en bons des Trésors français et belge pour être remis intégralement à la clôture de l'exercice en cours, suivant les stipulations du Décret du 31 Mars 1923.

c) Rapports de la Régie avec les Services publics financiers et avec les banques.

Les disponibilités de la Régie, en dehors des encaisses des gares, caisses principales et caisse centrale, sont centralisées à des comptes de dépôts sans intérêts ouverts à la Régie :

- à Mayence, au Secteur Postal 77 ;
- à Paris, à la Caisse Centrale du Trésor Public ;
- à Bruxelles, à la Banque Nationale de Belgique.

Les recettes nettes disponibles sont versées aux Secteurs Postaux par les Caisses principales et par la Caisse Centrale, contre remise de reconnaissances permettant leur prise en charge au Secteur 77 (zone française) ou à la Banque Nationale de Belgique (zone belge). Les chèques à encaisser sont dirigés, suivant les cas, sur l'un ou l'autre des établissements en relation directe de compte avec la Régie.

Les retraits de fonds sont opérés, soit par voie de demandes de fonds, remises après approbation aux Directions régionales ou aux grandes gares centres de secteur, soit par voie de virement ou de tirages de chèques au profit des créanciers de la Régie.

L'intervention des banques et de la poste dans les opérations de trésorerie des chemins de fer allemands était la règle à peu près générale.

Si la Régie n'a pu rétablir jusqu'à présent, en raison des circonstances, les relations par chèques postaux, elle s'est efforcée de renouer et de développer les relations bancaires.

Toutes les maisons reconnues comme notoirement solvables et présentant une certaine importance ont été autorisées à payer à terme leurs frais de transports, moyennant une provision de garantie suffisante ; pour la constitution de la provision initiale comme pour sa reconstitution hebdomadaire, la Régie accepte des chèques à son ordre tirés sur une banque quelconque, en relation de compte, directement ou indirectement, avec le Secteur postal 77, la Caisse centrale du Trésor Public ou la Banque Nationale de Belgique. La moyenne journalière des sommes ainsi encaissées dépasse deux millions, soit plus de 30 % de la recette brute totale.

D'autre part, la Régie a intensifié les paiements par chèques, par virements ou par traites sur le Trésor ; la moyenne journalière des sommes ainsi décaissées dépasse 1.200.000 francs.

d) Règles comptables appliquées.

Ainsi qu'on l'a vu précédemment, les règles de la Comptabilité publique sont appliquées dans toute la mesure compatible avec les nécessités de l'exploitation spéciale de la Régie.

Des instructions détaillées, prises en exécution des dispositions du décret du 31 Mars 1923, ont réglementé, presque dès l'origine, la comptabilité des recettes, la comptabilité des dépenses et la comptabilité des comptes de trésorerie.

Par ailleurs, des ordres généraux, analogues à ceux qui sont en vigueur dans les grands réseaux, ont réglementé la tenue des inventaires, la comptabilité des approvisionnements généraux, les marchés après appel à la concurrence, les ventes de récoltes et produits divers, les locations de terrains, etc..., en même temps qu'ont été établis les cahiers des clauses et conditions générales pour les travaux, les fournitures, les ventes de matières et les cahiers des charges spéciaux pour les différentes natures de travaux ou de fournitures.

e) Contrôle des dépenses engagées et contrôle financier.

Le contrôle des dépenses engagées, sauf quelques modalités inhérentes au service public des chemins de fer, fonctionne dans les conditions prévues par la loi du 10 Août 1922 et le décret du 15 Juin 1923.

Le contrôleur des dépenses engagées joint à ces fonctions celles de contrôleur financier, conformément aux dispositions de l'article 7 du décret du 31 Mars 1923. En cette dernière qualité, il assume la partie essentielle des attributions dévolues, en France, à l'Inspection générale des Finances, à la Cour des Comptes et à la Commission supérieure de vérification des comptes des chemins de fer.

H. — CONCLUSIONS.

A sa création, les buts fixés à la Régie ont été d'assurer les transports militaires et les transports de réparations. La Régie s'est imposée, en outre, celui d'assurer la reprise de la vie économique dans les territoires occupés, se rendant bien compte qu'elle concourrait puissamment, de cette façon, à briser la résistance passive décrétée par le Reich.

Ce qui précède montre que ces buts ont été complètement atteints et, qu'à l'heure actuelle, comme il a été expliqué plus haut, la Régie est en mesure d'assurer non seulement la totalité du trafic actuellement offert, qui atteint celui de 1922, mais encore un trafic plus important.

On peut donc dire que la Régie a entièrement fait face aux obligations qui lui avaient été fixées ou qu'elle s'était imposées elle-même. Elle est parvenue à ce résultat malgré la période

de dure bataille que fut la résistance passive, malgré l'immensité de la tâche technique que constituait la remise en train d'un réseau aussi considérable et aussi complexe que l'est le réseau rhénan, malgré les sabotages multiples dont il avait été l'objet, malgré l'anéantissement complet du trafic qu'elle y avait trouvé, malgré les sujétions de toutes sortes que lui a apportées l'enclave britannique.

Les résultats financiers obtenus ne le cèdent d'ailleurs en rien aux résultats techniques. Pour juger du chemin parcouru, il suffit de se rappeler que la recette commerciale journalière de la Régie était d'environ 1.000 fr. à son début et qu'elle est maintenant de près de 8 millions

L'année 1923 elle-même, pour laquelle on escomptait un gros déficit, s'est soldée par un bénéfice de près de 3.000.000 de francs, malgré tous les facteurs défavorables ci-dessus énoncés.

A partir de la fin de la résistance passive, les recettes n'ont cessé de croître et l'exploitation est devenue nettement bénéficiaire, en particulier depuis le début de 1924. Voici, à titre d'exemple, quelles ont été les recettes pour une semaine des mois de Janvier, Février, Mars et Avril 1924 :

	Recette totale de la semaine		Recette journalière moyenne
Semaine du 14 au 20 Janvier	24.016.249	»	3.430.893
Semaine du 11 au 17 Février	40.141.824	70	5.734.546
Semaine du 24 au 30 Mars	47.875.308	35	6.839.330
Semaine du 28 Avril au 4 Mai	53.652.206	39	7.664.600

Pendant ce temps, les dépenses journalières n'ont pas dépassé 2.900.000 francs en Janvier, 4.500.000 francs en Février, 5.000.000 en Mars et 5.500.000 en Avril.

On voit donc que, même en ne tenant pas compte d'une nouvelle progression, pourtant certaine, du trafic, l'année 1924 est susceptible de se traduire par un bénéfice net de plus de 600 millions et cela, bien que la Régie fasse, en particulier au point de vue de la réparation des machines et du matériel, un effort très supérieur à celui qu'elle aura normalement à déployer lorsque, le parc étant définitivement remis en bon état, il n'y aura plus à assurer que l'entretien courant.

En réalité, on peut escompter dans un avenir relativement rapproché que le développement de la vie économique dans les territoires occupés amènera les recettes de la Régie à 9 ou 10.000.000 par jour, avec un bénéfice journalier de 3 millions.

La Régie est donc arrivée à constituer à l'heure actuelle un gage productif dont la valeur ne cessera de croître au fur et à mesure de l'augmentation du trafic offert.

Au point de vue de la sécurité, elle offre pour les Armées d'Occupation, et, d'une façon plus générale, pour notre Pays comme pour la Belgique, des garanties inestimables sur lesquelles il est inutile d'insister.

Les cheminots français et belges sont ainsi parvenus, grâce à un labeur acharné et à un dévouement admirable auxquels on ne saura jamais trop rendre hommage, d'une part à contribuer puissamment à briser la résistance passive, d'autre part à créer pour leurs deux Pays un instrument de réparation et de sécurité de premier ordre, dont la France et la Belgique peuvent tirer le plus grand parti.

15 Mai 1924.

