

C o p i e .

JM
 MINISTERE
 des
 TRAVAUX PUBLICS

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 27 avril 1939

RAVITAILLEMENT DE LA SUISSE EN TEMPS DE GUERRE

Au cours de la Conférence tenue au Ministère des Affaires Etrangères le 24 avril 1939 à 10^h, sous la présidence de M. DELEND, Sous-Directeur des Relations Commerciales, il a été décidé notamment de confier à un sous-Comité comprenant des experts des diverses Administrations intéressées (Guerre, Marine, Travaux Publics, Société Nationale des Chemins de fer), la mission de préparer de concert avec les représentants de la Suisse des propositions en vue de régler les conditions pratiques de réception et d'acheminement des marchandises destinées au ravitaillement de la Suisse en période de conflit armé.

Ce sous-Comité a tenu 3 séances au Ministère des Travaux Publics les 24, 26 et 27 avril 1939. Il comprenait les membres suivants:

du côté suisse:

MM. MATTER, Chef de l'Office de Guerre pour les transports du Département fédéral de l'Economie publique,
 de SALIS, I^{er} Secrétaire de la Légation suisse à Paris.

du côté français:

- pour le Ministère des Travaux Publics:

MM. BLEYS, Sous-Directeur des Chemins de fer et des Transports,
 BOUCHER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (Direction des Voies navigables et des Ports maritimes),
 BACHET, Commissaire en chef au Contrôle des Chemins de fer et des Transports,
 FORMEL, Chargé du Service de la Défense Nationale à l'Office des Combustibles liquides.



- 2 -

- pour le Ministère de la Guerre:Le Lieutenant-Colonel LOUCHET (4^{me} bureau - E.M.A.),- pour le Ministère de la Marine:

Le Capitaine de Frégate GUIOT

- pour la Société Nationale des Chemins de fer:

MM. NIVELET, Inspecteur principal, Chef de la Division des Affaires Militaires,

TOUBEAU, Ingénieur principal, Chef adjoint de la Division des Marchandises,

TESSIER, Ingénieur principal au Service de la Traction (Région Sud-Est).

Au cours de cette réunion, le sous-Comité a décidé de présenter les propositions suivantes:

Remarque générale.-

Il est précisé que les dispositions de réception et d'acheminement envisagées ci-après, tant pour les marchandises en provenance d'Outre-Mer que d'Angleterre et de Belgique, ne pourront être assurées qu'après le premier mois qui suivra l'ouverture des hostilités.

I - MARCHANDISES EN PROVENANCE D'ANGLETERRE OU DE BELGIQUE§ 1 - Transports en provenance d'Angleterre.

Trafic prévu: 126.300^T (tableau annexé à la lettre du Ministre des Affaires Etrangères du 23 mars 1939), auxquelles s'ajouteraient éventuellement 500.000 T de charbon.

Les conférents ont exprimé l'avis qu'en principe ce trafic ne pourrait être acheminé de bout en bout par voie ferrée.

Il a été admis de même que l'acheminement pourrait emprunter de préférence la Seine, par le Havre et Rouen, et éven-

- 3 -

tuellement les voies navigables à l'ouest de la Sambre, Sambre incluse (Sambre, Escaut, Scarpe).

§ 2 - Trafic en provenance de Belgique.

Il est bien entendu qu'il ne s'agit ici que des marchandises en provenance de la Belgique seule, les conditions générales de transport ne permettant pas l'acheminement, soit par voie fluviale, soit par voie ferrée, de marchandises provenant d'Outre-Mer et déchargées dans les ports belges.

Des indications seront données par les représentants de la Suisse en ce qui concerne le tonnage des marchandises en provenance de la Belgique seule.

Dans la mesure où ce tonnage ne dépasserait pas celui d'Angleterre, il pourrait être acheminé par les voies fluviales du Nord (Sambre, Scarpe, Escaut).

§ 3 - Disposition commune aux §§ 1 et 2.

Les points de transbordement de la voie d'eau à la voie ferrée seraient situés dans la région de Dôle, St-Jean-de-Losne, Chalon-sur-Saône, Mâcon. La continuation par fer serait assurée autant que possible par Pontarlier et Vallorbe.

§ 4 - Remarque générale.

Il est entendu que ces transports seront aménagés dans le cadre du programme à établir par la Direction Générale des Transports.

II - MARCHANDISES EN PROVENANCE D'OUTRE-MER.

§ 1 - Immunité des navires.

Il est entendu que les représentants de la Suisse entreprendront les démarches nécessaires auprès des divers Gouvernements intéressés en vue d'obtenir l'immunité en faveur des na-

vires chargés exclusivement de marchandises à destination de la Suisse et portant les signes distinctifs de ce genre de chargement.

§ 2 - Choix des Ports.

Il a été admis que le trafic serait en principe orienté vers la Méditerranée, ce qui aurait entre autres avantages celui de réduire la durée de rotation du matériel roulant.

Il a été également admis que ce trafic se ferait par le port de Sète dans toute la mesure du possible, mais il a été reconnu d'une part que le port de Sète pourrait être momentanément insuffisant pour le trafic suisse, et d'autre part qu'il n'était pas apte à recevoir les navires de toutes dimensions. Dans ces conditions, on en a conclu qu'il ne convenait pas de l'affecter en exclusivité au trafic suisse et que, par conséquent, la question de l'immunité de ce port n'était pas à poser.

Outre le port de Sète, et dans la mesure où il ne pourrait pas être utilisé, on fera appel aux ports de Marseille et de Bordeaux-Queyries.

Dans le cas où les ports méditerranéens ne seraient pas praticables, les transports suisses seraient intégrés dans les transports généraux du pays, étant entendu que, dans toute la mesure du possible, le port à utiliser serait celui de Bordeaux.

III - MATERIEL DE TRANSPORT.

A) Marchandises autres que les hydrocarbures non conditionnés.

§ 1 - Trafic en provenance de Belgique.

Il est admis en principe que le trafic en provenance de la Belgique seule sera effectué au moyen de bateaux belges. Il conviendra donc que les démarches soient faites auprès du Gouvernement belge en vue d'obtenir toutes assurances à cet égard.

§ 2 - Trafic en provenance d'Angleterre.

a) marchandises diverses: 126.300 T en admettant que les 13.200 T d'hydrocarbures prévues dans ce total arrivent conditionnées.

Ce trafic nécessiterait l'emploi d'une centaine de bateaux chargés à 250 T en moyenne, en admettant une durée de rotation de 70 jours.

Ces bateaux seraient fournis par le parc français sous déduction des bateaux suisses se trouvant en France et que le Gouvernement suisse s'engage à affecter en totalité au trafic ci-dessus.

b) charbons (500.000 T). Ce trafic nécessiterait l'utilisation de 400 bateaux dans les mêmes hypothèses que ci-dessus (chargement à 250 T en moyenne, durée de rotation de 70 jours). Etant donné qu'il s'agit là d'un transport éventuel, et d'un tonnage maximum, le sous-Comité admet que ces 400 bateaux pourront être prélevés sur le parc existant.

Remarques générales applicables aux §§ a et b:

En raison des difficultés qu'on aura à assurer la conduite des bateaux, il conviendra que la Suisse fournisse, dans toute la mesure de ses moyens, le personnel spécialisé nécessaire (mécaniciens, chauffeurs et marinières).

En ce qui concerne les 126.300 T de marchandises diverses, le sous-Comité ne s'est pas arrêté à la question du matériel nécessaire pour assurer le transport par voie ferrée à partir des points de transbordement (entre la région de Dôle, St-Jean-de-Losne, Chalon-sur-Saône, Mâcon d'une part, et la Suisse d'autre part), en raison de la faible importance de ce parcours. En ce qui concerne le transport éventuel des 500.000 T de charbons, à partir des mêmes points de transbordement, le sous-Comité ne juge pas nécessaire de prévoir des dispositions spéciales estimant qu'il serait intégré dans le programme des transports généraux du pays.

§ 3 - Trafic en provenance d'Outre-Mer (hydrocarbures exclus).

Le tonnage prévu de 1.600.000 T correspond à un trafic journalier moyen d'environ 4.500 T, exigeant une fourniture de matériel d'environ 300 wagons (de 15 T de capacité moyenne de chargement) par jour, et la mise en marche de 5 trains de ravitaillement de 900 T utiles.

La durée d'évolution du matériel entre le départ d'un port de la Méditerranée et son retour peut être évaluée de 10 à 12 jours, ce qui représente un parc d'environ 4.000 wagons.

Au cas où la Méditerranée serait impraticable, l'utilisation du port de Bordeaux conduirait à affecter un contingent supplémentaire de l'ordre de 500 wagons.

La Société Nationale des Chemins de fer ne peut garantir en temps de guerre la fourniture régulière du matériel nécessaire dans ces hypothèses et demande que les C.F.F. contribuent à cette fourniture dans la mesure où la Société Nationale ne pourra y pourvoir.

La Société Nationale des Chemins de fer demande également que les C.F.F. prennent l'engagement d'assurer la remorque de certains trains dans la zone voisine de la frontière suisse au cas où les circonstances conduiraient la Société Nationale à réclamer cette aide.

Les détails d'exécution des mesures ci-dessus ainsi que les conditions de rémunération des diverses prestations feront l'objet d'ententes directes entre les C.F.F. et la S.N.C.F.

Les représentants de la Suisse ont appelé l'attention du sous-Comité sur le fait que les chemins de fer suisses n'utilisent plus que du matériel d'un empattement minimum de 4 m 50.

B) Hydrocarbures non conditionnés (380.000 T).

En raison des besoins de la France en matériel de transport spécialisé, tant fluvial que terrestre, il n'est pas possible de garantir un tonnage quelconque.

- 7 -

IV - TRANSPORTS COMPLEMENTAIRES DE CHARBONS.

Les représentants de la Suisse ayant indiqué l'éventualité d'une importation supplémentaire de 2.000.000 T de charbons en provenance d'Outre-Mer, le sous-Comité ne peut que faire toutes réserves sur la possibilité tant de réception que d'acheminement de ce contingent supplémentaire.

APPENDICE.- Transports des marchandises en provenance de la France.

Le tableau annexé à la lettre du Ministre des Affaires Etrangères en date du 23 mars 1939 prévoit à cet égard un tonnage de 726.000 T.

Etant donné que l'origine de ce trafic serait répartie sur l'ensemble du territoire, le sous-Comité estime qu'il n'y a pas lieu d'étudier spécialement les conditions du transport, celui-ci ne pouvant qu'être intégré dans le programme des transports généraux du Pays.