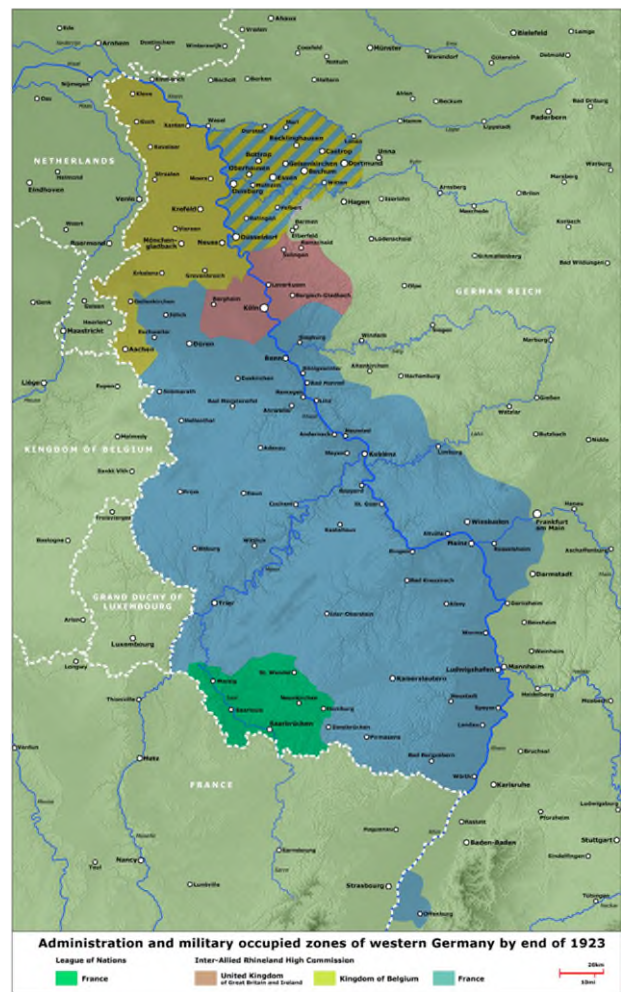


La Régie des Chemins de fer des territoires occupés (1923-1924)

Création : 1923 - 1924

Spécificités : Création d'une société de chemins de fer en territoires occupés suite au Traité de Versailles (1919).

En quelques mots : Le 01/03/1923, une Ordonnance de la Haute Commission Interalliée, crée la Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés (RCFTO), destiné à remplacer les cheminots allemands défaillants. Cet organisme est placé sous l'autorité du Général Commandant en Chef des Territoires Occupés.



© Wikiwand

Contexte historique

La signature de l'armistice le 11/11/1918, qui reconnaît de facto la victoire des Alliés sur l'Allemagne, met fin aux combats de la première guerre mondiale. Les conditions d'armistice stipulent entre autre l'évacuation de la rive gauche du Rhin par les armées allemandes et l'occupation de ces territoires, ainsi que des têtes de pont sur la rive droite à Cologne, Coblenz et Mayence, par des garnisons françaises, anglaises, américaines et belges. Ces troupes, précédées par les armées allemandes en retraite, font donc leur entrée en territoire allemand, pour occuper leurs zones respectives. La guerre est

officiellement terminée avec la signature du Traité de Versailles le 28/06/1919. Ce traité fixe les conditions auxquelles doit se soumettre l'Allemagne et notamment le paiement d'importantes réparations.

En octobre 1922, l'Allemagne avertit les puissances alliées qu'elle ne pourra pas leur payer les sommes dues aux échéances fixées. La France et la Belgique, après plusieurs rappels à l'ordre, décident alors d'occuper la Ruhr, principale région charbonnière du pays. Leur objectif étant d'obtenir leur dû en nature.

Entre le 11/01/1923 et le 16/01/1923, quelque 60 000 soldats français et belges vont occuper le bassin de la Ruhr et de la Rhénanie, armés de chars, de régiments d'infanterie, de divisions de cavalerie, de vélos et de mitrailleuses.

Mais le chancelier allemand proteste et appelle ses concitoyens à la résistance passive face à cette occupation ! C'est le début d'une épreuve de force qui va durer plus d'un an, avec des attentats allemands sanglants sur le réseau ferroviaire et la création d'une entreprise unique dans l'histoire des chemins de fer de l'entre-deux-guerres !

Les enjeux

Jusqu'alors, le contrôle des chemins de fer dans les territoires occupés était exercé par la *Commission interalliée des Chemins de fer de Campagne* (CICFC.).

Ceux-ci voient ainsi leurs compétences élargies au territoire de la Ruhr. Pour assurer la régularité des transports, le concours des cheminots allemands est nécessaire.

C'est que ce territoire est important pour la France et la Belgique ! En effet, ils veulent absolument s'assurer de la poursuite de l'exploitation des mines de charbon et de potassium ainsi que des livraisons de charbon à porter, au titre des réparations de guerre.

Mais, le Reich s'oppose à l'occupation de la Ruhr et ordonne aux fonctionnaires et à la population de répondre par la résistance passive aux ordres des autorités alliées et va ordonner 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.

Dès le 19/01/1923, l'ordre général de résistance est lancé et dès le 20/01, les présidents des directions allemandes des chemins de fer refusent d'obéir aux ordres des autorités alliées. Les décrets allemands se suivent prescrivant de protester et interdisant d'acheminer les trains de troupes et les trains de charbon et de collaborer avec les Alliés. La grève est effective dans la Ruhr et la région de Düsseldorf et s'étend en février.

Les grèves et les besoins en personnel

Les grèves s'étendent à toute la Ruhr et va affecter la presque totalité des cheminots allemands travaillant sur ce territoire. Sur place, les autorités alliées ne disposaient que de peu de troupes et sont obligés d'envoyer des bataillons de chemins de fer français et belges en renfort afin d'assurer le transport ferroviaire.

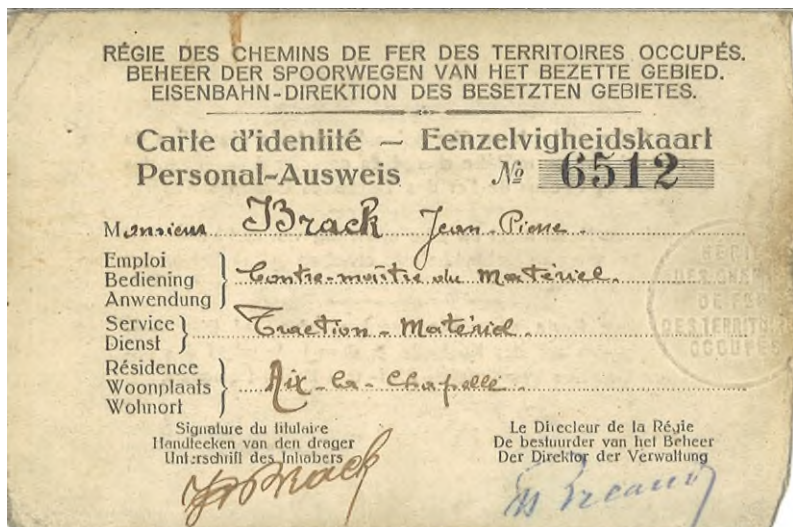
A chacune des Sections ainsi mobilisée est attribuée une zone d'action distincte. La portion Nord-Ouest du réseau Rhénan est confiée à la Section belge avec Aix-la-Chapelle comme siège de la direction. Ces cheminots français et belges sont ainsi envoyés en plein hiver et sans aucune connaissance de la signalisation ni des méthodes d'exploitation du réseau !

Mais ceux-ci vont rapidement rétablir la continuité du rail et la circulation indispensable à la vie des Armées. 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.

Rapidement, les Alliés se rendent compte que l'exploitation du réseau rhénan se sera pas l'affaire de quelques semaines. Il fallait satisfaire, non seulement les besoins militaires, mais aussi les 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.

La création de la Régie

Le 01/03/1923, une Ordonnance de la Haute Commission Interalliée, un Arrêté belge et un Arrêté du Général en Chef pour les Territoires nouvellement occupés, créent un organisme destiné à remplacer les Chemins de fer allemands défaillants. Cet organisme prend 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.



Carte d'identité d'un membre du personnel de la Régie (Réf. Collection Paul Pastiels)

Lorsqu'elle prend possession des lignes antérieurement exploitées par les Allemands, la Régie dispose 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, préférant s'imposer de grosses dépenses et, malgré les rigueurs de l'hiver, voyager debout dans des camions

découverts, plutôt que de prendre les trains.

Sur l'ordre du Reich, les cheminots allemands avaient interrompu immédiatement leur travail mais pour la direction Alliée, il devient nécessaire de s'adjoindre du personnel pour parer à la carence du personnel allemand. Un appel est lancé aux volontaires des réseaux français et quelques 5400 cheminots vont rejoindre le contingent.

A la résistance passive va succéder peu à peu une résistance active.

Les sabotages

Lorsque les cheminots allemands s'étaient mis en grève, sur ordre du Reich, 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.

Le Reich espérait ainsi 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. Ces mesures n'ayant pas arrêté le démarrage des services de la Régie, le Reich va avoir recours à des sabotages et attentats.

Le premier a lieu le 08/04/1923 : une mine à retardement explose au passage d'une machine haut-le-pied et coupe la voie près de Uerdingen. La liste des attentats sera longue. Il y aura de nombreux morts et blessés et des voies seront obstruées ou détruites. (voir carte).

Certains des attentats commis révèlent l'existence de véritables organisations de sabotages et semblent suivre un plan d'ensemble précis : A certaines périodes, c'était les transports de charbon qui étaient visés. Plus tard, c'est aux relations internationales avec la France que les saboteurs s'attaquent. Enfin, ils cherchent à produire la crainte sur le public des grandes villes, notamment de celles où résidaient les organismes d'occupation.

Les organisateurs de ces attentats espéraient aussi jeter la panique dans In 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. 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 et de nombreuses locomotives n'étaient pas en ordre de marche.

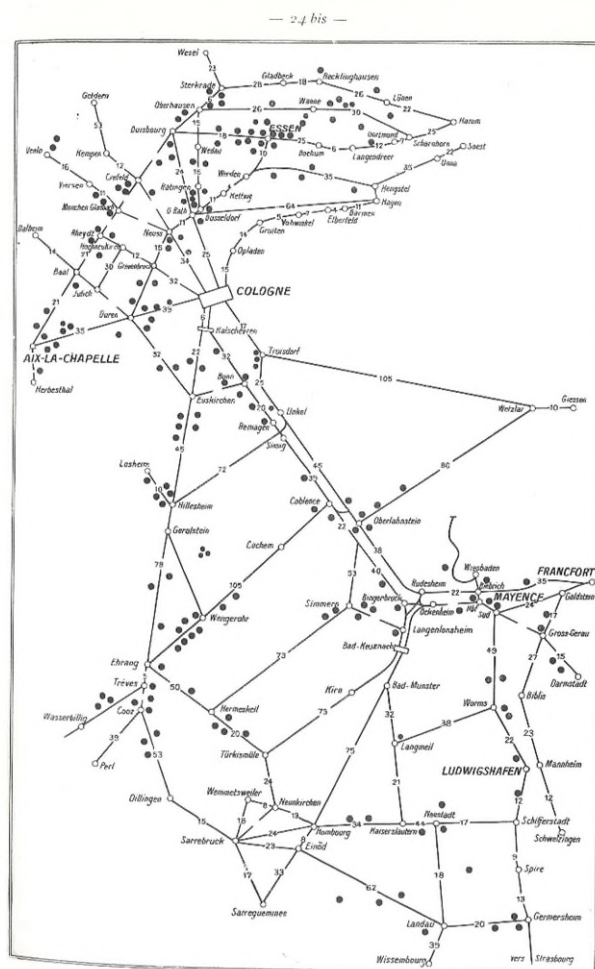


Figure 8.
Carte des sabotages ayant affecté les voies principales.

Bréaud, H. - La Régie des chemins de fer des territoires occupés 1923-1924 p.24bis - vue 49/648 (Réf. C0885)



Billet établi en francs (Réf. Collection Paul Pastiels)

Quant au personnel français, après plusieurs mois passés loin de leur famille, le moral est en baisse et des mesures spéciales vont être prises : congés supplémentaires, indemnités et installation des familles aussi près que possible du centre de travail des agents. Ces mesures s'avèreront positives.



Attentat d'Hochfeld (Réf. Collection Paul Pastiels)

Les recettes de la Régie augmentent mais une nouvelle difficulté se présente. La monnaie usuelle

était le mark, or celui-ci était exposé à une dévalorisation constante et rapide et, à certains jours, cette monnaie a perdu jusqu'à 50% de sa valeur entre les cours du matin et ceux du soir !

Pour remédier à cet inconvénient, tout est mis en œuvre pour accroître la proportion des recettes effectuées en francs. Même les tarifs seront établis en francs.

La tentative de séparatisme monétaire



Billet de la régie de 5 francs (Réf. Collection Paul Pastiels)



Mark allemand d'une valeur de 20.000.000 DM (Réf. Collection Paul Pastiels)

Face à l'occupation de la Ruhr, s'ensuit un brutal effondrement de la valeur du mark allemand. A l'automne 1923, il faut plusieurs dizaines de milliards de marks pour s'offrir un dollar ou simplement une baguette de pain !

Cette instabilité chronique du Mark fragilise l'économie rhénane et provoque des difficultés d'exploitation au sein de la Régie. Afin d'anticiper les problèmes financiers, le Directeur de la Régie a l'idée de créer une monnaie rhénane circulant dans l'ensemble des territoires occupés.

Diverses solutions sont envisagées sans aboutir : admission du franc français ou création d'une banque d'émission. L'idée vient 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.

Par ordonnance spéciale, les gouvernements français et belges vont alors autoriser la Régie à émettre jusqu'à concurrence de 65 millions de francs des « Bons de Transport » émis entre les mois d'octobre 1923 et février 1924. Ces bons sont libellés en francs français en coupures de 100, 50, 20, 10, 5, 1, 0.50, 0.25, 0.10 et 0.05 francs.

La reprise du trafic normal

Au bout de quelques mois, le Reich doit reconnaître que ses prévisions de lassitude et de démoralisation qu'il espérait se développer chez les Alliés ne se réalisent pas. Au contraire, la population, lassée par les difficultés engendrées par les recommandations de sabotage du Reich, aspire à retrouver une vie plus normale. Les cheminots allemands même tentent à reprendre du service et le gouvernement allemand reconnaît sa défaite.

Dès octobre 1923, le dialogue commence à s'établir entre la Régie et le gouvernement allemand et une ordonnance du Ministre des transports du Reich du 13/10/1923, invite les cheminots allemands à reprendre le travail au service de la Régie.

Grâce à ces pourparlers avec l'Administration allemande des Chemins de fer, le 12/11/1923, les accords de Mayence règlent définitivement la reprise des rapports et des échanges ferroviaires entre les Territoires occupés et l'Allemagne non occupée.

La fin de la Régie

La conférence internationale de Londres tenue en août 1924 va décider du sort de la Régie. Au 01/09/1924, la Régie des Chemins de fer des territoires occupés cessera d'exploiter le réseau rhénan au profit de la société allemande des chemins de fer ! L'occupation militaire de la Rhénanie s'achèvera quant à elle, un peu plus tard, en 1930.

Le réseau

Le réseau ferré de la rive gauche et de la rive droite du Rhin, compris dans les limites de la zone d'occupation comportait 3392 km. Les lignes de la Ruhr comptaient 1633 km, ce qui portait à un total de 5025 km le réseau ferré placé dans la zone d'action de la Régie à sa création.

La Ruhr comprenait deux lignes de communication : la ligne Nord qui allait de Düsseldorf à Duisbourg et Lunen via Botrop, Westerholt, Recklinghausen ; la ligne Sud allant de Düsseldorf à Hengenstein via Kettwig, Werden, Dalhausen, Hattingen et Vorhalle. La totalité des lignes en exploitation au 19/03/1923 formait un ensemble de 1478 km.

RÉSEAU DE LA RHÉNANIE ET DE LA RUHR

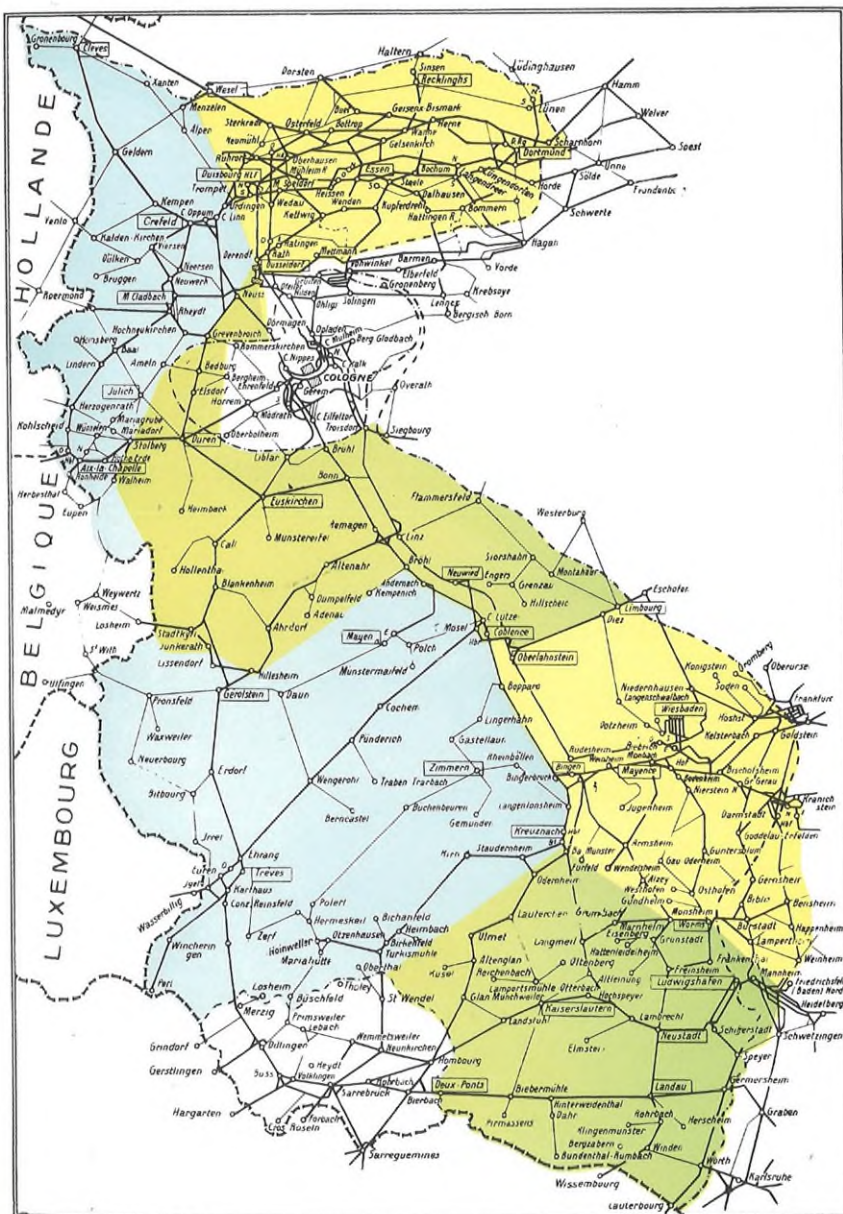


Figure 1.

Répartition du Réseau de la Régie entre les Directions régionales.

Bréaud, H. - La Régie des chemins de fer des territoires occupés 1923-1924 > p.16bis -
vue 33/648 (Réf. C0885)

Catherine Walravens
Avril 2024

Bibliographie succincte

Articles : LE TROCQUER Y. Les chemins de fer en Allemagne occupée et la paix - *Revue des deux mondes* ; Vol 27, n° 2, 05-05-1925, p. 269-288, K800125

SOULEZ E. Note sur la régie des chemins de fer des territoires occupés, *Revue générale des Chemins de fer* ; Vol. XLIV ; N° (8 1924), p.120-148 , K709434

Livres : BREAUD H. La régie des chemins de fer des territoires occupés. 1923-1924, Paris : Chaix (Imprimerie), 15-04-1938, 616 p. C0885

Internet : <https://cnum.cnam.fr/pgi/redirect.php?onglet=d&ident=4LE508>

<https://express.adobe.com/page/MKfSzFwY3RK6x/#:~:text=Le%201er%20mars%201923%2C%20une,en%20Chef%20des%20Territoires%20Occup%C3%A9s.>

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : première guerre mondiale, compagnie de chemin de fer

Collection musée : la première guerre mondiale