

Service central  
du personnel

25 LM 1939/5  
(1925-1952)

Organisation générale de la nation  
pour le temps de guerre.

ORGANISATION GENERALE DE LA NATION POUR LE TEMPS DE GUERRE

MISE A LA DISPOSITION DE LA SNCF DE PERSONNELS D'ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS

AFFECTATION SPECIALE DANS LES PROFESSIONS INDUSTRIELLES INDISPENSABLES AU FONCTIONNEMENT

DES CHEMINS DE FER

PERSONNEL SUPPLETIF POUR LE TEMPS DE GUERRE

Date	Reference	Objet
4 Août 1951	Nex <sup>1</sup> 52000 24/30	Réparation des voies ferrées. Organisation des équipes de réparation de brèches. Lettre du Service des IF aux Régions
19 Avril 1952	Nex <sup>1</sup> 52000 24/35	Réparation des voies ferrées. Lettre du Service des IF à M. René Renaud, Commissaire général aux entreprises et de la constitution des équipes de réparation de brèches
9 Juin 1952	Corr M 14.02.3	Lettre du Service M à l'Ingénieur en Chef des Transports, Direction Générale des Chemins de fer et des transports pour la mise à disposition de la SNCF d'un personnel supplétif de maintenance, dans les centres importants, durant les premières jours de la mobilisation
11 Juin 1952	B 75/81	Lettre du Directeur général adjoint à M. l'Inspecteur Général des Transports, Chef du Service du Contrôle technique des Chemins de fer, transmettant la liste des établissements et entreprises dont les fabrications sont indispensables au fonctionnement du chemin de fer.



Etat-Major de l'Armée  
4ème Bureau  
1ère Section

Paris, le 7 Mai 1925

**OBJET:** Réquisition d'auxiliaires  
pour le déchargement des wagons  
en cas de mobilisation.

LE PRESIDENT DU CONSEIL, MINISTRE DE LA GUERRE

à

n° 736 S.4/11

- M. le Général de Division, Gouverneur Militaire de PARIS
- M. le Général de Division, Gouverneur Militaire de METZ, Commandant le 6° Corps d'Armée
- M. le Général de Division, Gouverneur Militaire de LYON, Commandant le 14° Corps d'Armée
- MM. les Généraux Commandant les Corps d'Armée :  
1 à 5, 6 à 13, 15 à 18 et 20.

Le personnel de certaines gares n'étant pas suffisant pour libérer en temps voulu, à la mobilisation, soit les quais et halles affectés aux embarquements et débarquements de troupes, soit le matériel roulant nécessaire à la formation des trains militaires, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé qu'il pourrait être mis, par voie de réquisition, à la disposition des Compagnies et Administrations de Chemins de fer, pendant la période du 1<sup>er</sup> au 4ème jour de la mobilisation, le personnel de complément nécessaire.

Ce personnel sera requis dès que les Chefs de gare intéressés en feront la demande écrite aux Autorités Militaires désignées à cet effet.

Cette réquisition sera effectuée par les soins des Commandants d'Armes dans les localités pourvues d'une garnison et par les soins de la Gendarmerie dans les autres localités. Je vous adresse ci-joint les états de prévisions qui ont pu être établis dès à présent, en ce qui concerne les gares situées dans votre région.

Mais il doit rester entendu que les Autorités Militaires placées sous vos ordres devront faire droit à toute demande de personnel auxiliaire qui leur serait adressée par un Chef de gare, même si cette demande émanait d'une gare non comprise dans les prévisions ci-dessus, et sous la seule condition que cette démarche soit autorisée par la Sous-Commission de Réseau dont dépend la gare en question.

Dans aucun cas, il ne devra être pourvu aux besoins qui vous seront signalés au moyen de personnel militaire.

Il ne devra même être fait appel à des mobilisables qu'en cas d'absolue nécessité et sous la réserve expresse que la date de convocation portée sur leur fascicule de mobilisation soit postérieure au 6ème jour de la mobilisation.

Les hommes de cette catégorie seront prévenus, le cas échéant, qu'ils ne sauraient arguer en aucune façon de leur réquisition pour reculer la date de leur arrivée à leur corps mobilisateur.

En ce qui concerne les prévisions établies dès le temps de paix, vous devrez prendre toutes mesures en vue de la préparation de la réquisition.

En particulier, les ordres de réquisition devront être remis aux Autorités qui auront à les exécuter.

A ces ordres de réquisition, seront jointes des listes nominatives des auxiliaires qui, d'après les Chefs de gare intéressés, seraient les plus aptes à rendre les services qui leur sont demandés (anciens employés des Compagnies, auxiliaires utilisés en service commercial, etc...).

Ces listes devront être préparées d'accord avec les représentants des Compagnies et Administrations de Chemins de fer accrédités auprès de vous et être l'objet d'une révision au 1er Novembre de chaque année.

Je donnerais d'autre part aux Commissions de Réseau intéressées, les ordres nécessaires pour que les demandes à adresser en cas de mobilisation aux Autorités que vous aurez désignées, soit préparées dès le temps de paix. Pour permettre de fournir à ces Commissions les indications nécessaires à la rédaction de ces demandes, vous voudrez bien me faire connaître, pour chacune des gares qui vous sera signalée, l'Autorité à laquelle devra être adressée la demande.

Les auxiliaires requis seront payés directement par les Services locaux des Réseaux de Chemins de fer. Le taux des salaires sera celui pratiqué couramment dans les diverses localités pour les journaliers ordinaires.

Afin d'éviter toutes difficultés dans le règlement des bons de réquisition, ceux-ci devront porter la mention inscrite à l'encre rouge d'une façon apparente : "Dépense à la charge du Réseau".

J'attire votre attention sur le fait que le droit de réquisition n'est ouvert que le 1er jour de la mobilisation et que certaines gares ayant à exécuter des transports particulièrement hâtifs, pourraient avoir besoin d'un renfort de main d'oeuvre dès la veille du premier jour de la mobilisation.

Il ne sera pas possible, dans ce cas, de requérir le personnel en question, que les Compagnies ou Administrations devront se procurer par voie d'embauchage à l'amiable, mais les Autorités Militaires placées sous vos ordres, et en particulier la Gendarmerie, devront donner le cas échéant leur concours le plus actif aux Chefs des gares intéressées pour leur faciliter cet embauchage.

Il en serait de même en cas de mise sur pied de guerre de certaines Unités avant mobilisation, par application des articles 40, 48, 49 et 52 de la Loi sur le recrutement de l'Armée, le droit de réquisition n'étant alors ouvert, en vertu de la Loi du 3 Juillet 1877, que pour la fourniture du logement, de la nourriture, des moyens de transport, des attelages et des voitures.

...

D.M. 1339-S 4/11  
du 14 Septembre  
1925



Je vous serais reconnaissant de me rendre compte le plus tôt possible des mesures que vous aurez prises en vue de préparer l'exécution de la présente dépêche.

Pour le Ministre et par son ordre,  
Le Général  
1er Sous-Chef d'Etat-Major Général,  
signé : RAGUENAU

E.M.A.

G.M.P.

4ème Bureau

PLAN A

E S T

3ème Section

Prévisions concernant l'aide éventuelle  
à fournir aux Réseaux de Chemins de fer en  
travailleurs de réquisition en vue de la  
libération des halles et quais commerciaux  
faisant partie des points d'embarquement  
et du matériel roulant nécessaire pour les  
transports stratégiques

Gare	Réseau	Nombre d'hommes	Jour de mise à disposition	Observations
<u>G.M.P.</u>				
PARIS-AUSTERLITZ	P.O.	100	1° et 2°	
PARIS-IVRY	"	200	1° au 3°	
JUVISY	"	100	1° au 3°	
MASSY-PALAISEAU	"	20	1° au 3°	
LA VILLETTE	EST	30	1° au 4°	
PANTIN	"	50	1° au 4°	
NOISY-le-SEC	"	30	1° au 4°	
MEAUX	"	15	1° et 2°	
PARIS-REUILLY	"	20	1° et 2°	
VINCENNES-FONTENAY	"	20	1° et 2°	



# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

**SERVICE TECHNIQUE DES INSTALLATIONS FIXES** — 42, RUE DE CHATEAUDUN, PARIS-9<sup>e</sup>

Tél. TRinité 29-94

Adr. Télégraph. : SONAFERVOI-PARIS

C.C.P. Paris 9191-00

V/réf. : CG-70

V/let. du : 18 sans

Objet :

**SECRET**

Toute personne qui détient ce document, sans avoir qualité pour le connaître, tombe sous le coup du décret-loi du 29 Juillet 1939 sur les crimes et délits contre la sûreté extérieure de l'Etat.

**COPIE**

N/réf. : Vcx1 52 000-29/75

Paris, le 19 AVR 1952

Monsieur P. RENAUD  
Commissaire Général  
aux Entreprises

Réparation des voies ferrées

EXEMPLAIRE N° 15 / 20  
Page N° 1 / 3

A la suite des réunions du Comité de Travail " Réparations des voies ferrées " j'ai préparé un projet, concrétisant l'organisation à mettre sur pied en vue de la réparation des brèches du ressort de la S.N.C.F. J'ai soumis ce projet au Général PENSION, Directeur du Génie et Président de ce Comité, et celui-ci a bien voulu me donner son accord de principe par lettre du 16 juillet 1951. Je vous adresse ci-joint un exemplaire de la note précisant l'organisation des équipes de réparation à constituer.

La constitution de ces équipes implique la mise à la disposition de la S.N.C.F. d'entreprises ou d'éléments d'entreprises, comme il est prévu à l'article 5 du décret du 20 novembre 1951. Pour répondre à votre demande il m'a donc paru intéressant de vous donner la liste complète de ces entreprises ou éléments d'entreprises qu'il serait très désirable de laisser à la disposition de la S.N.C.F. pour l'exécution des travaux de caractère opérationnel de son ressort et lui permettre ainsi d'assumer la responsabilité des tâches qui lui incombent.

En conséquence, vous voudrez bien trouver, en annexe, un dossier comportant, pour chacune des équipes massives, locales ou caténaires prévues, une fiche indiquant les entreprises ou éléments d'entreprises à conventionner.

Ces fiches, précisent :

- la Raison sociale et l'adresse de chaque entreprise
- les travaux susceptibles de nécessiter son intervention
- l'indication qu'il s'agit ou non d'une entreprise occupant plus de 50 ouvriers

...

- l'effectif de chaque catégorie de spécialistes à maintenir à disposition de la S.N.C.F. (1)
- l'indication approximative du gros matériel à maintenir à disposition

En ce qui concerne les effectifs les tableaux récapitulatifs font ressortir que le nombre total des ouvriers nécessaires sera de l'ordre de 10 600. Si l'on remarque que la S.N.C.F. occupe actuellement de 20 000 à 25 000 ouvriers d'entreprendre le chiffre ci-dessus paraît, à priori, compatible avec une utilisation permanente de ces entreprises (indépendamment des réparations de destructions) aux travaux d'entretien, d'équipement ou de caractère militaire à poursuivre pendant les hostilités. Bien entendu cette question nécessitera une étude plus poussée, sur le plan local.

En ce qui concerne le matériel, les renseignements sont fournis à titre de première indication seulement (ils sont d'ailleurs très incomplets pour certaines équipes, les études de mise sur pied n'étant pas achevées). D'ailleurs, les entreprises intéressées étant soumises aux formalités d'immatriculation de matériel il semble que vous aurez ainsi la possibilité de recenser le matériel existant effectivement et dont la répartition sera à faire après mise au point d'une liste type des engins nécessaires, en permanence, à chaque catégorie d'équipe (2)

La question des moyens de transport (camions et camionnettes), du stockage des matériaux (bois, aciers, câbles, appareillage électrique, ciment, etc ...), du ravitaillement et de l'hébergement du personnel, reste également à étudier.

ANNEXES :

- note sur la réparation des voies ferrées et des 3 annexes
- 3 tableaux récapitulatifs des effectifs nécessaires
- 1 dossier de fiches d'entreprises

- (1) Les effectifs indiqués représentent une première approximation dans l'état actuel de nos études ; ils sont susceptibles d'une mise au point ultérieure.
- (2) Il est donc précisé que, sur les fiches, les gros engins de terrassement (bulldozer, pelles mécaniques), de battage de pieux (sonnettes et moutons), de déblaiement (compresseurs et brise-béton) sont indiqués " pour mémoire ". Les équipes massives n'en auront pas l'utilisation en permanence ; ces engins seront demandés en cas de besoin.



SECRET

Exemplaire N° 15/20  
Page N° 3/3

Par contre il paraît nécessaire que ces équipes puissent disposer en permanence de matériel d'un usage plus courant tel que : matériel Décauville, chalumeaux oxyacétyléniques, appareils de levage (treuils, vérins, crics), bétonnières, engins mécaniques de pose de voie (notamment tirefonneuses), groupes électrogènes, pompes pour l'épuisement, sans parler des camions et camionnettes nécessaires à toutes les équipes.

LE DIRECTEUR

Signé : Robert LÉVI

COPIE pour Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région : EST, NORD, OUEST, SUD-OUEST et SUD-EST

pour Monsieur le Chef de la Division de la Voie et des Travaux de la Région MEDITERRANEE

A titre d'information et en leur demandant de poursuivre, en première étape, la mise au point des questions d'effectif et de me saisir des modifications à apporter, éventuellement, aux fiches fournies.

En ce qui concerne le matériel la question fera l'objet d'une étude plus approfondie en collaboration avec vos représentants.

ANNEXES :

19 AVR 1952

LE DIRECTEUR

Signé : Robert LÉVI

3 tableaux récapitulatifs  
des effectifs nécessaires

OUEST  
seulement

{ NOTA - Vous remarquerez que, pour tenir compte des effectifs à considérer comme " normaux ", arrêtés à la réunion du 11.5.51 et repris par ma lettre du 4.8.51, j'ai été amené à rectifier les chiffres indiqués sur vos fiches. Toutefois, si vous estimez qu'une mise au point est nécessaire, vous voudrez bien me le signaler (voir notamment les équipes locales : pas d'électricien, peu d'ouvriers en fer)

SECRET/CONFIDENTIEL

- 9 JUIN 1952

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

Une dépêche ministérielle (n° 736 S 4/11 du 7 Mai 1925), dont ci-joint copie, émanant du Ministère de la Guerre - Etat-Major de l'Armée - 4ème Bureau, 1ère Section - prévoyait, par voie de réquisition, la mise à disposition des Réseaux, à la mobilisation, d'un personnel de complément pour la libération des quais affectés aux embarquements et débarquements de troupes, et le déchargement des wagons nécessaires à la formation des trains militaires.

Les mesures prévues par cette D.M. ont été mises en application en 1939.

Au cours d'un récent échange de vues avec M. le Commissaire Militaire de la Commission Centrale des Chemins de fer, nous avons posé la question des dispositions que l'Autorité Militaire entendait prendre à ce sujet, étant donné que nos effectifs actuels en personnel de manutention ne nous permettraient pas, en cas d'exécution des transports stratégiques, de procéder, en temps utile, aux opérations considérées sans l'appoint d'une main d'oeuvre de l'extérieur.

Il est apparu, au cours de cet entretien, que les dispositions ayant fait l'objet de la D.M. du 7 Mai 1925 ne peuvent, étant donné l'orientation nouvelle donnée à l'organisation des transports par voie ferrée en temps de guerre, être reconduites sur le plan strictement militaire.

Je vous serais, en conséquence, très obligé de bien vouloir nous indiquer la procédure à suivre en pareille matière; elle pourrait peut-être s'inspirer de celle susceptible d'être suivie pour le dégagement, avec un personnel de complément, des zones portuaires.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en Chef, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Directeur du Mouvement,

Le Chef Adjoint

du Mouvement

Signé: GILMAIRE

Monsieur RABY,

Ingénieur en Chef des Transports  
Direction Générale des Chemins de fer  
et des Transports  
Ministère des Travaux Publics, des  
Transports et du Tourisme  
244, Boulevard St-Germain -  
PARIS (7°)



# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE TECHNIQUE DES INSTALLATIONS FIXES — 42, RUE DE CHATEAUDUN, PARIS-9<sup>e</sup>

Tél. TRinité 29-94

Adr. Télégraph. : SONAFERVOI-PARIS

C.C.P. Paris 9191-00

V/réf. :

Objet :

V/let. du :

N/réf.

Paris, le

Vex 52000-29/36  
4 AOUT 1951

**SECRET**

Réparation des personnes qui détiennent ce document sans  
avoir qualité pour le connaître, tombe sous le coup du  
décret-loi du 29 Juillet 1939 sur les crimes et délits  
contre la sûreté extérieure de l'Etat.

Exemplaire No

20

Monsieur le Chef du Service  
de la Voie et des Bâtiments  
Région : EST, NORD, OUEST,  
SUD-OUEST, SUD-EST

Monsieur le Chef de la Division  
de la Voie et des Travaux  
Région MEDITERRANEE

Suite à la conférence du 11.5.51.

EXEMPLAIRE N°

1

Je vous adresse ci-joint la " note sur la réparation des voies ferrées " qui a été mise au point compte tenu des observations de vos représentants.

M. le Général PINSON, Président du Comité de travail " Réparation des voies ferrées " a donné son accord de principe à ce projet d'organisation.

Je vous prie, en conséquence, de préparer dès maintenant, dans le détail, la mise sur pied de l'organisation prévue et de me tenir au courant, dans un délai de deux mois, de ce que vous aurez fait et des difficultés que vous aurez pu rencontrer. Toutefois, le projet devant être soumis à la Commission de " Défense Nationale des Transports " vous n'aurez pas à passer à exécution, et en particulier à engager de dépenses, avant d'en avoir reçu l'autorisation formelle.

P.J. : 1 note (2 p.)

3 annexes (format 27x42)

Signé : Robert LEVI

COPIE pour Monsieur le Directeur du Service Central du Personnel

Suite à ma lettre Vexl 88 700-2/6 du 5.7.51

P.J. : 1 note (2 p.)

3 annexes (format 27x42)

Pour le Directeur

4 AOUT 1951

COPIE pour Vtv - Vz - Vex

A titre d'information

P.J. : 1 note (2 p.)

3 annexes (format 27x42)

SECRET

Exemplaire N° 8  
20

Page N° 1  
2

## NOTE SUR LA REPARATION DES VOIES FERREES

-:-:-:-:-

Organisation à mettre sur pied par la S.N.C.F.  
pour la réparation des destructions de son ressort

-:-:-

La Sous-Commission " Chemins de Fer " de la Commission " Défense Nationale des Transports " a défini le rôle de la S.N.C.F. en ce qui concerne les réparations de voies ferrées (rapport du 10.7.50 du " Comité de Travail " approuvé par la Sous-Commission " Chemins de Fer ", dans sa séance du 9.11.50)

" Dans la zone des communications, les brèches susceptibles d'être rencontrées, sur le réseau ferré, peuvent être classées suivant les 3 catégories ci-après :

" 1ère catégorie : brèches de peu d'importance, réparables dans un délai restreint et avec des moyens locaux " (c'est à dire S.N.C.F.)

" 2ème catégorie : brèches d'importance moyenne, demandant l'utilisation de personnel spécialisé, civil ou militaire, et de moyens matériels régionaux " (c'est à dire à la disposition des Régions Militaires)

" 3ème catégorie : brèches très importantes, nécessitant en général de très longs délais, du personnel spécialisé, civil ou militaire, et des moyens de franchissement exceptionnels " (c'est à dire à la disposition de l'échelon gouvernemental)

" Les brèches de la 1ère catégorie relèvent de la S.N.C.F. "

" Les Chefs d'Arrondissement V.B. de la S.N.C.F. sont habilités pour prendre toutes décisions concernant le personnel et le matériel nécessaires à la réparation de ces brèches "

" Le personnel d'exécution susceptible d'être appelé à intervenir pour ces différentes réparations comprend, pour la 1ère catégorie :

" - des équipes mobiles de secours de la S.N.C.F.

" - des équipes massives constituées, au siège de certains Arrondissements V.B. avec le personnel S.N.C.F. et des petits éléments d'entreprises conventionnées. Elles seront dotées d'un matériel de pont et devront pouvoir mettre en place des travures allant jusqu'à 23 m de portée "

" Par ailleurs certaines entreprises spécialisées (signalisation, réparation des caténaires, etc ...) peuvent être laissées également à la disposition de la S.N.C.F. "



Ces directives générales doivent être interprétées de la façon suivante :

La S.N.C.F. est chargée de réparer, sous sa propre initiative, les brèches d'ouvrages d'art jusqu'à 23 m ainsi que les destructions de ses installations spéciales, c'est à dire : d'assurer la continuité du rail (et des installations fixes connexes : appareils de voie, installations hydrauliques, installations fixes des gares et dépôts, etc ...) des circuits téléphoniques, de la signalisation et des lignes caténaïres.

Elle doit donc disposer des moyens, en personnel et en matériel, lui permettant d'assumer cette responsabilité. Dans ce but sont organisées des équipes mobiles à l'échelon section - district et des équipes massives à l'échelon arrondissement, composées d'agents de la S.N.C.F. et d'éléments d'entreprises, susceptibles d'intervenir rapidement sur les itinéraires d'importance stratégique ou économique.

Les annexes I, II et III précisent l'organisation de ces équipes.





J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir me fournir, en ce qui concerne la Société Nationale des Chemins de fer, la liste des établissements appartenant à ces branches d'industries et dont le maintien en activité serait nécessaire en temps de guerre.

Il est bien entendu que sont à exclure de cette liste :

1° - les entreprises de travaux publics et assimilées employant plus de 50 ouvriers et soumises aux dispositions du décret n° 51.1328 du 20 Novembre 1951 ;

2° - les entreprises de transports routiers publics.

L'Inspecteur Général des Transports  
Chef du Service Technique,

(s) FAVIERE

SECRET

I - EQUIPE MOBILE LOCALE

Exemplaire No 8  
20

		REP/RATION DE :
	Voies et installations Fixes	Ouvrages d'art Signalisation et lignes de télécommunication
ZONE D'ACTION	<ul style="list-style-type: none"><li>- En principe une équipe par <u>section</u> sur chaque itinéraire important soit du point de vue <u>militaire</u> (liaisons Ouest - Nord-Est ; rocade) soit <u>économique</u> : environ 100 km de ligne importante.</li><li>- Interceptions simples ne devant pas dépasser 24 h, en principe : coupures de pleine ligne; sabotage d'ouvrages d'art ou avaries légères, susceptibles d'être réparés avec des moyens locaux (camarteaux, paquets de rails); sabotage d'installations hydrauliques ou autres installations fixes; destructions d'installations S.E.S. à réparer en provisoire (1)</li></ul>	
ENCADREMENT	<ul style="list-style-type: none"><li>- 1 agent dirigeant au plus du grade de Chef de district + 1 agent du S.E.S.</li><li>- 2 Chefs de canton ou sous-chefs</li></ul>	
PERSONNEL	S.N.C.F.	- 10 cantonniers + quelques agents S.E.S.
	ENTREPRISES	<ul style="list-style-type: none"><li>- Entreprises <u>locales</u> travaillant habituellement pour la Section - elles seront <u>conventionnées</u> et devront fournir, <u>à la demande</u> une dizaine d'ouvriers :<ul style="list-style-type: none"><li>- des ouvriers en fer, forgerons, découpeurs au chalumeau</li><li>- des spécialistes de réparations d'installations hydrauliques</li><li>- des électriciens</li><li>- des manoeuvres</li></ul></li></ul>
MATERIEL ET OUTILLAGE	<ul style="list-style-type: none"><li>- <u>Matériel</u> : " en cas " constitué dans les gares d'attache par une centaine de mètres de voie et quelques centaines de traverses non entaillées ni percées; voies en place repérées en vue d'être démontées; dépôt d'escarbilles : 200 m3; rame de 2 ou 3 wagons V.B. ou EX. affectés à l'équipe mobile; matériel S.E.S. courant y compris quelques kilomètres de câble de campagne.</li><li>- <u>Outillage</u> : outillage courant de réparations de voies et de déblaiements, d'ouvrier en fer, forgeron, découpeur au chalumeau, plombier, électricien; éclairage de secours (une partie de l'outillage est fournie par les entreprises)</li></ul>	
TRANSPORT	<ul style="list-style-type: none"><li>- Le transport du personnel de l'équipe mobile est assuré par 1 camion soit du parc S.N.C.F., soit à fournir par l'Autorité Militaire qui, dans ce cas, doit le tenir constamment à la disposition de l'équipe mobile.</li><li>- Le transport du matériel et de l'outillage est assuré par 1 camion ou 2 camionnettes, dans les mêmes conditions que ci-dessus. En outre une draine sera, si possible, affectée à l'équipe mobile.</li></ul>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Le personnel de l'équipe mobile doit être prêt à intervenir dans un délai maximum de 6 h - Le Chef de district local assure sa relève, s'il y a lieu, par les moyens ordinaires, 10 h après le début de son intervention.</li><li>- Tout ce personnel est désigné <u>nominativement</u> (prévoir remplacements, affectations spéciales)</li><li>- En principe le personnel de l'équipe mobile est ramené chez lui <u>tous les soirs</u></li></ul>	

(1) - Une organisation spéciale est mise sur pied pour la répartition des artères téléphoniques souterraines importantes (câbles S.N.C.F. et câbles mixtes P.T.T. - S.N.C.F.) dont sont dotées certaines lignes électrifiées telles que PARIS - LE MANS, PARIS - LYON, etc ...



## II - EQUIPE MASSIVE

		REPARATION DE :		
		Voies et installations fixes	Ouvrages d'art	Signalisation et lignes de télécommunication
ZONE D'ACTION		- En principe une équipe massive pour un ou deux Arrondissements - Importance des destructions de son ressort : interception devant dépasser 24 h ou nécessitant la mise en action de moyens plus puissants que ceux dont dispose l'équipe mobile (déblaiements et rétablissement de la circulation après bombardement de centres ferroviaires) ou spécialisés (ponts provisoires jusqu'à 23 m de portée, installations du S.E.S., installations hydrauliques importantes, etc ... (1)		
ENCADREMENT		1 Chef de section 1 Chef de district 1 piqueur		1 Contrôleur du S.E.S.
PERSONNEL	S.N.C.F.	1 surveillant principal 3 Chefs et s/chefs de canton 10 cantonniers pour l'encadrement des équipes de déblaiement	2 ou 3 surveillants de travaux	2 ou 3 agents dirigeants du S.E.S.
	ENTREPRISES	Toutes les entreprises seront conventionnées 1 ou 2 entreprises de travaux de voie (30 hommes chacune) 1 entreprise capable d'assurer les réparations d'ouvrages d'art et de lancer des ponts provisoires (maçons, charpentiers, levageurs) (30 hommes) 1 ou 2 entreprises capables d'assurer les réparations du S.E.S. (20 hommes en tout)		
MATERIEL ET OUTILLAGE		- les entreprises conventionnées fournissent leur outillage et leurs engins et matériels spéciaux (engins de déblaiement, matériaux, etc ...) - la S.N.C.F. fournit : le matériel de voie et autres installations fixes (notamment groupes d'éclairage de secours) le matériel de pont de lère catégorie le matériel nécessaire au rétablissement des installations du S.E.S. wagon-lanceur et grues de relevage (suivant les possibilités)		
TRANSPORT		- le transport du personnel de l'équipe massive est assuré par 5 ou 6 camions soit du parc S.N.C.F. soit à fournir par l'Autorité Militaire qui, dans ce cas, doit les tenir constamment à la disposition de l'équipe - les entreprises conventionnées fournissent en outre leurs moyens de transport pour leur propre matériel et outillage - le gros matériel est acheminé par draine et train de service		
ORGANISATION et LOGEMENT		- l'équipe massive comprend 3 groupes pouvant intervenir successivement ou simultanément suivant les circonstances : I - déblaiements et réparations de voies II - rétablissement d'ouvrages d'art III - rétablissement d'installations S.E.S. - chaque groupe comporte 2 échelons A et B (tout le personnel doit donc être prévu en double) A - alerté et rendu à pied d'œuvre dans un délai maximum de 6 h B - qui relève A 10 h après le début de son intervention - moyens de cantonnement autonomes (tentes, matériel de couchage et de cuisine) - renfort par " requis civils " ou " travailleurs militaires " à prévoir		

Format 27 x 42

(1) Une organisation spéciale est mise sur pied pour la réparation des artères téléphoniques souterraines importantes (câbles S.N.C.F. et câbles mixtes P.T.T. - S.N.C.F.) dont sont dotées certaines lignes électrifiées telles que PARIS - LE MANS, PARIS - LYON, etc ...

SECRET

III - EQUIPES CATENAIRES

(Equipe mobile locale)

ZONE D'ACTION	: En principe une équipe pour une ou deux brigades caténaires sur toutes les lignes électrifiées (sauf sur BEZIERS - NEUSSARGUES, AIX - LA ROCHE et les embranchements pyrénéens)
ENCADREMENT	: 1 Chef de brigade ouvrier + 1 Maître ouvrier
PERSONNEL { S.N.C.F. ENTREPRISES	: En tout 15 hommes : agents S.N.C.F. ou ouvriers d'entreprises
MATERIEL ET OUTILLAGE	: <u>Matériel</u> : stock nécessaire pour le rétablissement de 6 à 8 km de caténaires (rapports et lignes) : <u>Outillage</u> : outillage courant des agents caténaires et des équipes caténaires (outillage individuel et outillage collectif). Une partie pouvant être fournie par les entreprises.
TRANSPORT	: En principe 3 camions dont 1 appartenant à la S.N.C.F. et les 2 autres étant fournis par l'Autorité Militaire. : Dans certains cas 1 draisine pourra être prévue au lieu et place d'un camion
REGIME DE TRAVAIL et TRANSPORT	: Tout le personnel : encadrement S.N.C.F. et entreprises est à prévoir en double de telle sorte que l'on puisse constituer 2 échelons : : A - alerté et rendu à pied d'oeuvre dans le plus court délai : B - destiné à relever A 10 h après le début de son intervention : Tout ce personnel est désigné nominativement (prévoir remplacement, affectations spéciales) : En principe le personnel de l'équipe mobile est ramené chez lui tous les soirs.

(Equipe massive)

ZONE D'ACTION	: En principe une équipe massive pour 1 ou 2 Arrondissements. : Cette équipe aura à rétablir les caténaires ayant subi des destructions particulièrement importantes et pour lesquelles l'équipe mobile locale serait insuffisante.
ENCADREMENT	: 1 Chef de circonscription
PERSONNEL { S.N.C.F. ENTREPRISES	: ) Groupement de plusieurs équipes mobiles locales suivant les besoins : ) Le train de secours est en outre accompagné par le personnel S.N.C.F. habituel (4 ou 5 agents)
MATERIEL ET OUTILLAGE	: 1 train de secours S.N.C.F. avec matériel et outillage



## EQUIPES MASSIVES (récapitulation des effectifs nécessaires)

Région S.N.C.F.	Siège de l'équipe	Région militaire	Travaux de voie et déblaiement	Ouvrages d'art et Génie civil	Signalisation et installation électriques et télécommunication	Observations
<u>EST</u>	Paris	Paris	120	60	40	
	Charmont	Metz	120	50	8	effectif incomplet
	Nancy	Metz	120	60	"	-d°-
	Châlons-sur-Marne	Metz	60	20	"	-d°-
	Metz	Metz	120	60	40	
	Strasbourg	Metz	120	60	40	
	Mulhouse	Metz	60	60	40	
	Charleville	Lille	120	60	"	effectif incomplet
			840	430	168	
<u>NORD</u>	Paris	Paris	120	60	40	
	Lille	Lille	120	60	40	
	Saint-Quentin	Lille	120	60	40	
	Amiens	Lille	120	60	40	
	Arras	Lille	60	60	40	
	Boulogne	Lille	120	60	40	
			660	360	240	
<u>OUEST</u>	Paris-St-Lazare	Paris	60	60	40	
	Paris-Montparnasse	Paris	120	60	40	
	Rouen	Lille	60	60	40	
	Le Havre	Lille	60	"	"	
	Caen	Rennes	120	60	40	
	Le Mans	Rennes	60	60	40	
	Rennes	Rennes	60	60	40	
	Nantes	Rennes	120	60	40	
	Quimper	Rennes	60	"	"	
	Saintes	Bordeaux	120	60	40	
			840	480	320	
<u>SUD - OUEST</u>	Les Aubrais-Orléans	Paris	140	66	10	
	Tours	Bordeaux	142	74	10	
	Limoges	Bordeaux	140	62	10	
	Bordeaux	Bordeaux	142	70	30	
	Toulouse	Toulouse	80	66	20	
			644	338	80	
<u>SUD - EST</u>	Villeneuve	Paris	100	66 (1)	40	(1) y compris plombiers
	Nevers	Dijon	100 (2)	93 (1)	5 (3)	(2) y compris maçons
	Dijon	Dijon	120	60	15	(3) ouvriers en fer
	Lyon	Lyon	140	40	20	
	Clermont	Lyon	30	30	20	effectif incomplet
			490	289	100	
<u>MEDITERRANEE</u>	Valence	Lyon	56	64 (1)	40	(1) y compris plombiers
	Avignon	Marseille	56	64 (1)	40	
	Marseille	Marseille	56	64 (1)	40	
	Nîmes	Marseille	60	64 (1)	40	
	Béziers	Toulouse	56	64 (1)	40	
			284	320	200	

## RECAPITULATION

EST	840	430	168
NORD	660	360	240
OUEST	840	480	320
SUD - OUEST	644	338	80
SUD - EST	490	289	100
MEDITERRANEE	284	320	200
	3 758	2 217	1 108
		7 083	



EQUIPES CATENAIRES (récapitulation des effectifs nécessaires)

Région : S.N.C.F.	Siège : de l'équipe	Région : militaire	Effectif :	Observations
<u>OUEST</u>	Paris-Montparnasse	Paris	25	Drouard
	Paris-Montparnasse	Paris	25	Coudroy
	Paris-Montparnasse	Paris	25	Electro-Entreprise
	Le Mans	Rennes	25	Société Parisienne pour l'Industrie Electrique
			-----	
			100	
	Soit pour 2 échelons : 100 x 2	=	200	
<u>SUD-OUEST</u>	Etampes	Paris	12	Drouard
	Blois	Paris	16	Entreprise Industrielle
	Chateauroux	Bordeaux	12	Société Parisienne pour l'Industrie Electrique
	Limoges	Bordeaux	12	Compagnie d'Entreprises Electro-Mécaniques
	Brive	Bordeaux	11	Compagnie d'Entreprises Electro-Mécaniques
	Tours	Bordeaux	12	Drouard
	Poitiers	Bordeaux	12	Forclum
	Angoulême	Bordeaux	11	Drouard
	Cahors	Toulouse	11	Société Parisienne pour l'Industrie Electrique
	Bordeaux-Nord	Bordeaux	13	Entreprise Industrielle
			-----	
			122	
	Soit pour 2 échelons : 122 x 2	=	244	
<u>SUD-EST</u>	Paris	Paris	12	Drouard
	Villeneuve	Paris	12	Drouard
	Corbeil	Paris	12	Trindel
	Melun	Paris	12	Trindel
	Montereau	Paris	12	Entreprise Industrielle
	Sens	Dijon	12	C.G.E.E.
	Laroche	Dijon	12	C.E.E.M.
	Saint-Florentin	Dijon	12	C.E.E.M.
	Tonnerre	Dijon	12	C.E.E.M.
	Les Laumes	Dijon		constituée uniquement avec personnel S.N.C.F.
	Dijon	Dijon		constituée uniquement avec personnel S.N.C.F.
	Beaune	Dijon		constituée uniquement avec personnel S.N.C.F.
	Chalon-sur-Saône	Dijon	20	{
	Mâcon	Dijon	20	{ Société Lyonnaise d'Entreprise
	Villefranche	Lyon	20	{ et
	St-Germain au Mt d'Or	Lyon	20	{ Société Parisienne pour l'Industrie Electrique
	Perrache	Lyon	20	{ (succursale de Lyon)
			-----	
			208	
	Soit pour 2 échelons : 208 x 2	=	416	

RECAPITULATION

OUEST .....	100	
SUD-OUEST .....	122	
SUD-EST .....	208	
	-----	
	430	
Soit pour 2 échelons 430 x 2	=	860

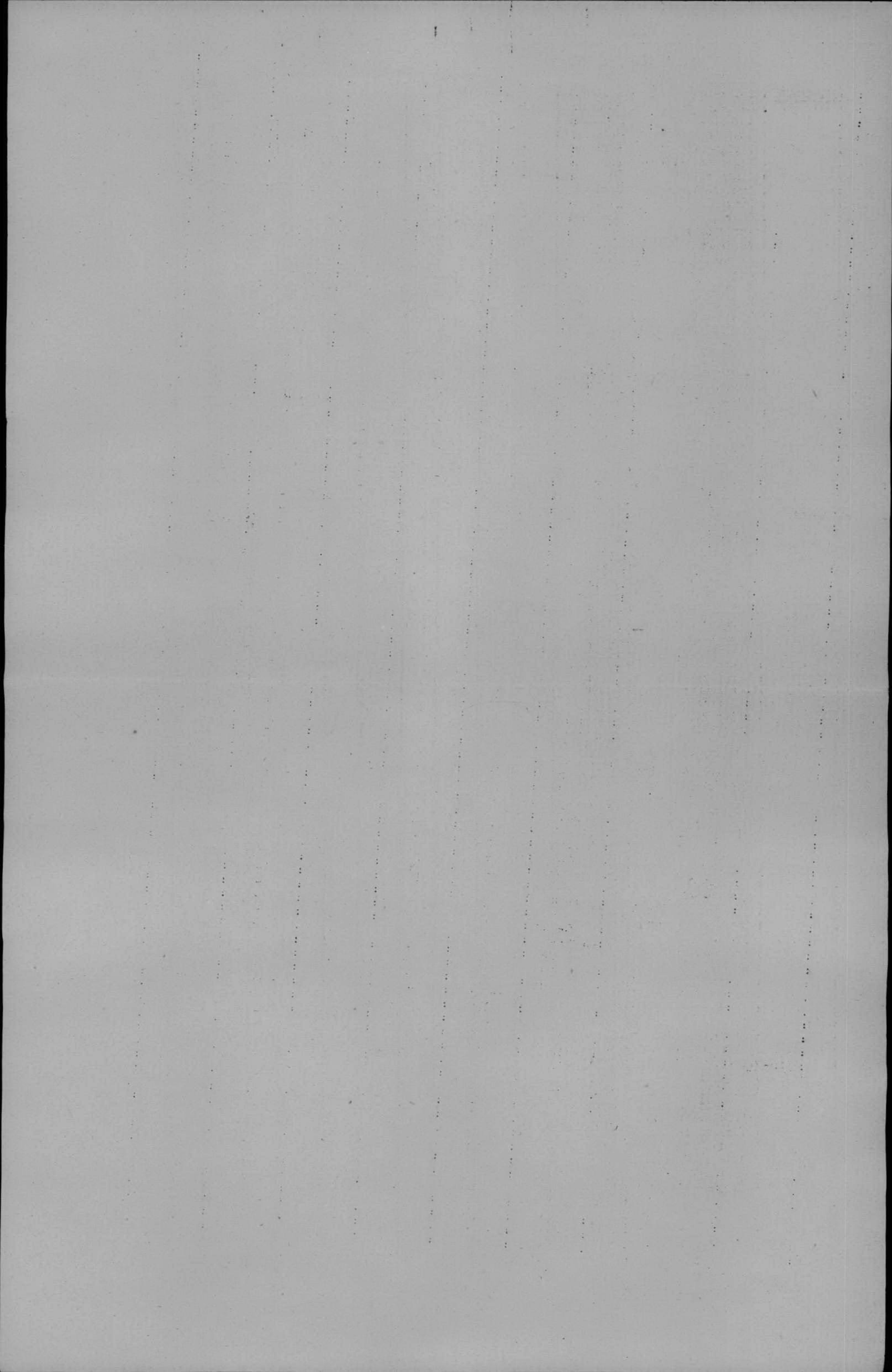
EQUIPES LOCALES (récapitulation des effectifs nécessaires)

Région : S.N.C.F. :	Siège de l'équipe	Région : militaire :	Posseurs de voie	Ouvriers en fer	Installations : hydrauliques :	Electriciens :	Maçons : terrassiers : manœuvres :	Observations
EST	Noisy-le-Sec	Paris	-	4	2	2	2	
	Meaux	Paris	-	4	2	2	2	
	Verneuil-L'Etang	Paris	-	4	2	2	2	
	Longueville	Paris	-	4	2	2	2	
	Coulommiers	Paris	-	4	2	2	2	
	Chateau-Thierry	Lille	-	4	2	2	2	
	Amagne-Lucquy	Lille	-	2	2	2	2	
	Charleville	Lille	-	2	2	2	2	
	Monthermé	Lille	-	2	1	1	2	
	Sedan	Lille	-	-	-	-	2	
	Troyes	Metz	-	4	2	2	2	
	Bar-sur-Aube	Metz	-	2	-	2	2	effectif incomplet
	Chaumont I	Metz	-	4	-	2	2	-d°-
	Chaumont II	Metz	-	4	-	2	2	-d°-
	Langres I	Metz	-	-	-	-	2	-d°-
	Langres II	Metz	-	-	-	2	2	-d°-
	Frouard	Metz	-	4	2	2	2	
	Toul	Metz	-	-	2	-	2	effectif incomplet
	Nancy	Metz	-	4	2	-	2	-d°-
	Lunéville	Metz	-	4	2	2	4	
	Epinal	Metz	-	4	2	2	2	
	Neufchâteau	Metz	-	1	2	2	2	
	Blainville	Metz	-	4	2	2	2	
	Saint-Dizier	Metz	-	4	2	2	2	
	Vitry-le-François	Metz	-	-	2	-	2	effectif incomplet
	Chalons-s-Marne I	Metz	-	4	2	2	2	
	Chalons-s-Marne II	Metz	-	4	2	2	2	
	Revigny	Metz	-	4	2	2	2	
	Lérrouville	Metz	-	2	3	-	2	effectif incomplet
	Verdun	Metz	-	4	2	2	2	
	Reims I	Metz	-	4	2	2	2	
	Reims II	Metz	-	4	-	-	2	
	Longuyon	Metz	-	4	2	-	2	
	Thionville I	Metz	-	4	2	2	2	
	Thionville II	Metz	-	4	2	2	2	
	Metz I	Metz	-	4	2	2	2	
	Metz II	Metz	-	4	2	2	2	
	Conflans	Metz	-	4	2	2	2	
	Béning	Metz	-	4	-	2	2	effectif incomplet
	Sarreguemines	Metz	-	4	2	2	2	
	Diemerdingen	Metz	-	6 (1)	-	-	2	(1)évent. instal. hydraul.
	Sarrebourg	Metz	-	4	2	2	2	
	Haguenau	Metz	-	4	2	2	2	
	Hausbergen	Metz	-	4	2	2	2	
	Strasbourg	Metz	-	4	2	2	2	
	Saverne	Metz	-	4	2	2	2	
	Mulhouse-Ville	Metz	-	4	2	2	2	
	Mulhouse-Nord	Metz	-	4	2	2	2	
	Belfort	Dijon	-	4	2	2	2	
	Montbéliard	Dijon	-	4	2	2	2	
	Vesoul	Dijon	-	4	2	2	2	
	Aillevillers	Dijon	-	2	2	-	2	
			-	175	86	83	106	
NORD	Charonne	Paris	-	3	1	2	4	
	La Chapelle	Paris	4	3	2	1	-	
	Le Bourget	Paris	-	3	1	1	5	
	Erment	Paris	-	3	1	1	5	
	Crépy en Valois	Lille	6	1	1	2	-	
	Creil	Lille	4	4	1	1	-	
	Lille	Lille	-	3	1	2	4	
	Tourcoing	Lille	-	3	1	2	4	
	Hazebrouck	Lille	-	3	1	2	4	
	Dunkerque	Lille	4	3	1	2	-	
	Saint-Quentin	Lille	-	3	-	2	5	
	Compiègne	Lille	-	3	1	2	4	
	Tergnier	Lille	-	3	1	2	4	
	Laon	Lille	6	3	1	-	-	
	Aulnoye	Lille	4	3	1	2	-	
	Hirson	Lille	-	3	1	2	4	
	Maubeuge	Lille	-	3	1	2	4	
	Amiens	Lille	-	3	1	2	4	
	Longueau	Lille	-	4	1	2	3	
	Montdidier	Lille	-	3	1	1	5	



: <u>NORD</u> : (suite)	: Chaulnes	: Lille	: -	: 3	: 1	: 1	: 5
	: Beauvais	: Lille	: -	: 3	: 1	: 1	: 5
	: Serqueux	: Lille	: 4	: 3	: 1	: 2	: -
	: Arras	: Lille	: 4	: 3	: 1	: 2	: -
	: Valenciennes	: Lille	: -	: 3	: 1	: 1	: 5
	: Béthune	: Lille	: 4	: 3	: 1	: 2	: -
	: Lens	: Lille	: 4	: 3	: 1	: 2	: -
	: Douai	: Lille	: -	: 3	: 1	: 2	: 4
	: Somain	: Lille	: 6	: 2	: 1	: 1	: -
	: Cambrai	: Lille	: -	: 4	: 2	: 2	: 2
	: Boulogne	: Lille	: 5	: 3	: 1	: 1	: -
	: Abbeville	: Lille	: 6	: 2	: 1	: 1	: -
	: Calais	: Lille	: 3	: 3	: 2	: 1	: 1
	: Saint-Omer	: Lille	: -	: 3	: 1	: 1	: 5
			64	101	36	53	86
: <u>OUEST</u>	: Argenteuil	: Paris	: 4	: -	: 2	: -	: 4
	: Achères	: Paris	: 4	: -	: 2	: -	: 4
	: Mantes	: Paris	: 4	: -	: 2	: -	: 4
	: Versailles-Chantiers	: Paris	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Rambouillet	: Paris	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Chartres	: Paris	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Dreux	: Paris	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Vernon	: Paris	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Pont de l'Arche	: Paris	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Gisors	: Paris	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Elboeuf	: Paris	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Evreux	: Paris	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: La Loupe	: Paris	: 4	: 4	: 2	: -	: 4
	: Oissel	: Lille	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Ivetot	: Lille	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Dieppe	: Lille	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Le Havre	: Lille	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Laigle	: Rennes	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Caen	: Rennes	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Lisieux	: Rennes	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Mézidon	: Rennes	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Lison	: Rennes	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Cherbourg	: Rennes	: 5	: -	: -	: -	: 5
	: Argentan	: Rennes	: 4	: -	: -	: -	: 4
	: Flers	: Rennes	: 4	: -	: -	: -	: 4
	: Granville	: Rennes	: 4	: -	: -	: -	: 4
	: Le Mans	: Rennes	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Laval	: Rennes	: 4	: -	: 2	: -	: 4
	: Alençon	: Rennes	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Sablé	: Rennes	: 4	: -	: 2	: -	: 4
	: Chateau du Loir	: Rennes	: 4	: -	: 2	: -	: 4
	: Rennes	: Rennes	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Saint-Brieuc	: Rennes	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Brest	: Rennes	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Redon	: Rennes	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Quimper	: Rennes	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Lorient	: Rennes	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Nantes	: Rennes	: 4	: 9	: 2	: -	: 3
	: Angers	: Rennes	: 3	: 10	: 4	: -	: 3
	: Saumur	: Rennes	: 3	: 10	: 4	: -	: 3
	: Saint-Nazaire	: Rennes	: 4	: 5	: 2	: -	: 4
	: La Roche-sur-Yon	: Rennes	: 3	: 5	: 4	: -	: 3
	: La Rochelle	: Bordeaux	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Thouars	: Bordeaux	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Niort	: Bordeaux	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Saintes	: Bordeaux	: 5	: -	: 4	: -	: 5
	: Saint-Mariens	: Bordeaux	: 5	: -	: 4	: -	: 5
			217	43	102	-	216
: <u>SUD-OUEST</u>	: Paris-Tolbiac	: Paris	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Juvisy	: Paris	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Brétigny	: Paris	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Etampes	: Paris	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Orléans	: Paris	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Orléans-Les Aubrais	: Paris	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Blois	: Paris	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Villefranche s/Cher	: Paris	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Chateaudun	: Paris	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Vierzon	: Dijon	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Bourges	: Dijon	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Chateauroux	: Bordeaux	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: St-Pierre des Corps	: Bordeaux	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Tours	: Bordeaux	: -	: 3	: 2	: 2	: 3
	: Chatellerault	: Bordeaux	: -	: 3	: 2	: 2	: 3





SUD-OUEST	Poitiers	Bordeaux	-	3	2	2	3
(suite)	Ruffec	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Angoulême	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Coutras	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Périgueux	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Argenton-s-Creuse	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Limoges I	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Limoges II	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Brive	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Gueret	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Bordeaux I	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Bordeaux II	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Marmande	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Agen	Bordeaux	-	3	2	2	3
	Cahors	Toulouse	-	3	2	2	3
	Montauban	Toulouse	-	3	2	2	3
	Toulouse	Toulouse	-	3	2	2	3
	Carcassonne	Toulouse	-	3	2	2	3
	Lexor	Toulouse	-	3	2	2	3
	Capdenac	Toulouse	-	3	2	2	3
	Morcenx	Toulouse	-	3	2	2	3
	Bayonne	Toulouse	-	3	2	2	3
	Orthez	Toulouse	-	3	2	2	3
	Tarbes	Toulouse	-	3	2	2	3
	Bourrens	Toulouse	-	3	2	2	3
	Montluçon	Lyon	-	3	2	2	3
			-	123	82	82	123
SUD-EST	Paris	Paris	7 (1)	1	-	2	-
	Villeneuve	Paris	5	1	2	2	-
	Melun	Paris	5	1	2	2	-
	Montereau	Paris	5 (2)	1	2	2	-
	Malesherbes	Paris	7 (2)	-	2	1	-
	Montargis	Paris	7 (2)	-	2	1	-
	Laroche	Dijon	5	1	2	2	-
	Saint Florentin	Dijon	5	1 (3)	2	2	-
	Cosne	Dijon	-	4	2	-	4
	Nevers	Dijon	-	4	3	-	3
	Auxerre	Dijon	-	4	2	-	4
	Montchanin	Dijon	-	4	2	-	4
	Paray-le-Monial	Dijon	-	4	2	-	4
	Les Laumes	Dijon	-	4	2	2	2
	Dijon I	Dijon	-	4	2	2	2
	Dijon III	Dijon	-	4	2	2	2
	Chagny	Dijon	-	4	2	2	2
	Dôle	Dijon	-	4	2	2	2
	Besançon	Dijon	-	4	2	2	2
	Mouchard	Dijon	-	4	2	2	2
	Pontarlier	Dijon	-	4	2	2	2
	Lons-le-Saunier	Dijon	-	4	2	-	4
	Louhans	Dijon	-	4	2	-	4
	Chalon-s-Saône	Dijon	4	4	2	-	-
	Macon	Dijon	4	4	2	-	-
	Badan	Lyon	4	4	2	-	-
	Bourg	Lyon	-	5	4	1	-
	Ambérieu	Lyon	-	5	4	1	-
	Bellegarde	Lyon	-	5	4	1	-
	Annecy	Lyon	-	5	4	1	-
	St Jean de Maurienne	Lyon	-	5	4	1	-
	Grenoble	Lyon	-	5	4	1	-
	Annemasse	Lyon	-	5	4	1	-
	Roanne	Lyon	2	4	2	2	-
	St Etienne Chateaufoux	Lyon	2	4	2	2	-
	St Etienne Bellevue	Lyon	2	4	2	2	-
	Le Puy	Lyon	2	4	2	2	-
	Lozanne	Lyon	2	4	2	2	-
	St Germain-de-Foress	Lyon	-	7	2	2	2
	Clermont-Ferrand	Lyon	-	4	2	2	5
	Thiers	Lyon	-	4	2	2	5
	Langeac	Lyon	-	7	2	2	-
	Chambéry	Lyon	-	5	4	1	-
	Perrache I	Lyon	4	4	2	-	-
	Lyon-Brotteaux	Lyon	4	4	2	-	-
	Vénissieux	Lyon	4	4	2	-	-
	Vienne	Lyon	4	4	2	-	-
	St Germain au M <sup>t</sup> d'Or	Lyon	4	4	2	-	-
	Moulinr	Lyon	-	4	2	-	4
	La Clayette	Dijon	2	4	2	2	-
			90	188	115	58	59



MEDITERRANEE	Valence-Nord	Lyon	6	6	2	4	2
	Valence-Sud	Lyon	6	6	2	4	2
	Tournon	Lyon	6	6	2	4	2
	Le Teil	Lyon	6	6	2	4	2
	Orange	Marseille:	6	6	2	4	2
	Avignon	Marseille:	6	6	2	4	2
	Arles	Marseille:	8	6	2	2	2
	Miramas	Marseille:	8	6	2	2	-
	Marseille-Nord	Marseille:	8	6	2	2	2
	Marseille-Sud	Marseille:	6	8	2	2	2
	Toulon	Marseille:	6	8	2	2	2
	Cannes	Marseille:	8	6	2	2	2
	Manosque	Marseille:	-	6	2	2	10
	Aix-en-Provence	Marseille:	-	6	2	2	10
	Alès	Marseille:	-	10	2	2	6
	Nîmes	Marseille:	-	10	2	2	6
	Montpellier	Marseille:	-	8	2	4	6
	Béziers	Toulouse :	7	7	2	2	2
	Narbonne	Toulouse :	-	8	2	2	8
	Perpignan	Toulouse :	4	6	2	4	4
			91	137	40	56	74

## RECAPITULATION

EST .....	-	175	86	83	106
NORD .....	64	101	36	53	86
OUEST .....	217	43	102	-	216
SUD - OUEST .....	-	123	82	82	123
SUD - EST .....	90	188	115	58	59
MEDITERRANEE .....	91	137	40	56	74
	462	767	461	332	664
-----					
2 686					



*M. Chenu*  
*M. Chirig*  
*Clamm*  
*R. 14. 8. 52*  
*8. 7. 52*

11 JUIN 1952

ab.

- 3 pièces jointes -

D 75/57

Monsieur l'Inspecteur Général,

En réponse à votre lettre du 16 avril 1952, référence MT. 2350 - AG.106-1, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, la liste des établissements et entreprises classés par spécialités, dont les fabrications sont indispensables au fonctionnement du chemin de fer et qui, à ce titre, devraient bénéficier de l'affectation spéciale.

J'attire toutefois votre attention sur les points suivants :

- Nous n'avons pas fait figurer les fournisseurs de matières importées (métaux non ferreux et produits pétroliers en particulier), estimant qu'ils seraient l'objet de dispositions spéciales, ni les fournisseurs de bois très dispersés, dont il serait difficile d'extraire une liste préférentielle.
- Les Entreprises de travaux de voie, génie civil, signalisation et caténaire nécessaires au fonctionnement des équipes mobiles de réparation, ont été indiquées à M. le Commissaire Général aux Entreprises le 19 avril 1952.
- Certains constructeurs de matériel électrique et de signalisation sont également entrepreneurs de travaux et figurent, par conséquent, sur la liste visée ci-dessus et sur la liste n° 3 ci-jointe.
- Les constructeurs et entrepreneurs du Service de l'Energie électrique n'ont pas été indiqués car ce sont les mêmes que ceux de l'E.P.F.-
- En ce qui concerne les télécommunications, n'ont été indiqués à la liste n° 3 que les spécialistes de matériel de dispatching, à l'exclusion des fournisseurs de matériel courant (notamment câbles de téléphonie) qui sont les mêmes que ceux des P.T.T.-

Veuillez agréer, Monsieur l'Inspecteur Général, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

*Le Directeur Général*  
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT,  
*Le Juc. Pouhey.*

Monsieur FAVIERE  
Inspecteur Général des Transports,  
Chef du Service du Contrôle  
Technique des Chemins de fer.  
Ministère des Travaux Publics, des  
Transports et du Tourisme.  
244, Boulevard Saint-Germain, PARIS.-