

Servia technique de la  
Direction générale

Serie WVO

13

26L1020/2  
(1941-1944)

Sécurité de la circulation

Bien entendu, afin d'apporter le minimum de perturbations dans l'organisation des travaillées équipes, vous mettrez à profit les déplacements que les agents ont, de toutes façons, à effectuer le long des voies, en particulier pour se rendre au chantier ou en revenir.

23 JUIL 1941

3°) Les mêmes mesures seront prises sur toute autre ligne empruntée par des transports allemands et pendant la durée de ces transports, des voies ferrées.

**CONFIDENTIEL**

Renforcement de la surveillance des voies ferrées.

Vtv 11-220-1  
575

D. 3410/17

Monsieur le Directeur de l'Exploitation  
- toutes Régions -

A la suite des actes de sabotage qui ont été constatés depuis quelque temps, la W.V.D. de PARIS a demandé que la S.N.C.F. renforce son dispositif de surveillance des voies ferrées.

Le 19 juillet, par message téléphoné, M. PORCHEZ vous a demandé de prendre immédiatement les premières mesures d'exécution à cet effet.

Je vous confirme, ci-après, en les précisant, ces instructions premières :

1°) Sur toutes les lignes importantes, et sur toutes les lignes empruntées couramment par des transports allemands, vous ferez effectuer, jusqu'à nouvel avis, une tournée journalière de surveillance. Elle sera, autant que possible, effectuée en bicyclette lorsqu'elle ne coïncidera pas avec la tournée réglementaire normale à pied.

Sur les lignes à double voie, elle devra comporter la totalité du trajet aller et retour du parcours visité, afin de mieux pouvoir inspecter les 2 voies.

Bien entendu, afin d'apporter le minimum de perturbations dans l'organisation des travaillées équipes, vous mettrez à profit les déplacements que les agents ont, de toutes façons, à effectuer le long des voies, en particulier pour se rendre au chantier ou en revenir.

2°) Les mêmes mesures seront prises sur toute autre ligne empruntée par des transports allemands et pendant la durée de ces transports, des voies ferrées.

Le 19 juillet, par message téléphoné, M. PORCHEZ

3°) Les agents appelés à travailler et à circuler sur la ligne, et en particulier les gardes-barrières et sémaphoristes, seront invités à surveiller particulièrement la présence dans nos emprises de toutes personnes non autorisées, à les expulser et à signaler sans délai toutes celles qui n'auraient pas obtempéré.

4°) Vous donnerez des instructions pour que, dans les gares et les dépôts, la pénétration du public soit rigoureusement interdite dans celles de nos emprises dont l'accès ne lui est par normalement permis.

5°) La surveillance du personnel des entreprises appelées à travailler sur le chemin de fer sera particulièrement vigilante et les chantiers eux-mêmes feront l'objet, jour et nuit, d'une surveillance spéciale par des agents de la S.N.C.F.

Nord, Est  
et Sud-Est  
seulement.

( 6°) Vous aurez à appliquer les mêmes mesures dans le ressort de la W.V.D. de BRUXELLES au cas où une demande analogue vous serait faite.

( 7°) Vous tiendrez attachement du temps absorbé par ces mesures spéciales de surveillance, et en imputerez la dépense à l'article 46 (dépenses diverses de guerre) du chapitre IV du Budget Exploitation et, le cas échéant, aux articles analogues des chapitres II et III.

Le sort définitif de ces dépenses sera réglé ultérieurement.

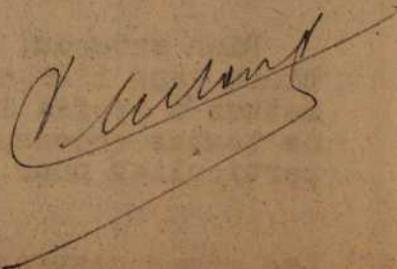
Signé : LE BESNERAIS

SERVICE CENTRAL  
DES

INSTALLATIONS FIXES

Copie à Monsieur le Chef du Service Technique de la Direction Générale

à titre d'information.



t

Traduction

W.V.D. PARIS  
Division des Chemins de fer

PARIS, le 14 Août 1941

51/51 H L 1

W 6191 a

A la Direction Générale de la S.N.C.F., 88, rue Saint-Lazare  
à PARIS

Objet : Mesures de protection du chemin de fer en cas de sabotage

Référence : Néant.

"Monsieur LECLERC  
du SABLON"

"Il faut faire un  
accusé de réception et un compte  
rendu des suites  
données -  
Me tenir au  
courant"

"Signé :  
LE BESNERAIS"

A la suite des actes de sabotages commis, dans les derniers  
jours, en nombre croissant sur le domaine du chemin de fer, la  
W.V.D. PARIS vous demande, ainsi que vous en avez été informés  
déjà hier verbalement, de prendre les mesures suivantes :

1°) La S.N.C.F. doit coopérer par tous les moyens à la  
découverte des auteurs de sabotages et accorder à tous les  
services allemands ainsi qu'à la police française toute aide  
en vue de la découverte des auteurs.

2°) La S.N.C.F. doit prendre immédiatement toutes mesures  
pour établir la liste des agents qui sont communistes et tenir  
les résultats de cette enquête à la disposition des services de  
police allemands et français auxquels il doit être accordé  
aide à tout point de vue.

3°) La S.N.C.F. communiquera une liste des entreprises de  
construction qui exécutent actuellement et qui ont exécuté, dans  
les 3 dernières années des travaux de superstructure pour le  
compte de la S.N.C.F. dans la région du Grand-PARIS.

4°) La S.N.C.F. communiquera à la W.V.D. pour l'ensemble  
de la FRANCE occupée une liste des ouvriers, agents et fonction-  
naires qui ont été renvoyés dans les deux dernières années et  
qui sont suspectés d'être communistes.

5°) La S.N.C.F. donnera des instructions pour que dans la  
région de Grand-PARIS, sur la ceinture et sur les lignes princi-  
pales de sortie les haies se trouvant des deux côtés des voies  
sur le domaine du chemin de fer soient enlevées. Cela ne con-  
cerne pas les plantations décoratives dans les gares ou celles  
du même genre.

COPIE à :

M. BERTHELOT

PARIS -

M. FOURNIER -

M. VOGNE-M. DUGAS -

Services M - T - V

AVISE : SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL "Confirmation" Signé: LECLERC DU SABLON  
SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS ETIES

La W.V.D. PARIS vous demande de lui communiquer pour le 20  
Août 1941 les pièces à l'appui et de lui indiquer les mesures  
prises.

Signé : DAUB

Copie pour Monsieur DUGAS

D 155941/21

15 Août 1941

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en date du 13 Août 1941 relative aux attentats ferroviaires qui se sont récemment produits.

Vous avez été avisé, au fur et à mesure de leur exécution des attentats qui ont été, depuis un mois, perpétrés sur les voies ferrées : je vous en adresse ci-joint la liste récapitulative.

Ainsi que le fait ressortir l'examen de cet état, ces attentats ont été spécialement concentrés sur la Région Nord, dans laquelle deux zones d'action peuvent être discernées : la Grande Ceinture dans la banlieue Nord de PARIS, d'une part, la région comprise entre LILLE, LENS, DOUAI et VALENCIENNES, d'autre part.

Le brusque déclenchement de ces attaques dans les journées des 13 et 14 Juillet et leur poursuite continue depuis cette date ne peuvent laisser aucun doute sur l'existence d'un plan qui tend à paralyser dans la région du Nord de la FRANCE l'exécution normale des transports.

Je rappellerai pour mémoire qu'au cours de cette même période des attaques par avions ont été poursuivies contre des convois, dont les agents ont été blessés et les locomotives endommagées.

Une enquête a été effectuée à l'occasion de chaque acte de sabotage ; mais les recherches qui ont été faites, tant par la police française que par les Autorités allemandes, n'ont donné à notre connaissance aucun résultat.

Les mobiles qui semblent avoir inspiré ces actes et l'impunité dont les coupables ont jusqu'à ce jour bénéficié

Monsieur le Secrétaire  
l'Etat aux Communications

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Copie à M. VAGOGNE, M. DUGAS, T, V, P

permettent de redouter que l'action qui a été entreprise ne soit poursuivie et que de nouveaux attentats ne soient commis si des mesures ne sont pas prises pour s'efforcer d'y mettre un terme.

Les services ferroviaires ont adopté, dès maintenant, dans le domaine technique qui leur est propre, et en accord avec les Autorités allemandes, les dispositions qui dépendaient de leur initiative. Les tournées de surveillance ont été augmentées ; des instructions formelles ont été données pour qu'aucun outil appartenant aux chemins de fer ne puisse être utilisé par des saboteurs ; des machines haut-le-pied précèdent même sur certains parcours les convois qui ont paru les plus importants. L'élagage des couverts sur les remblais et déblais a été entrepris.

Enfin, les agents ont reçu pour consigne d'interdire formellement la circulation sur les voies à tout étranger au chemin de fer et de surveiller, également, la circulation du personnel des entreprises travaillant sur les voies pour le compte de la S.N.C.F.

Mais ces précautions ne sauraient être assez efficaces pour éviter le retour des incidents déjà constatés : je signalerai notamment que, lors du dernier accident survenu dans la banlieue Nord, et causé par le déboulonnement d'un rail, les rondes prescrites avaient été régulièrement exécutées, les outils avaient été retirés des chantiers et rapportés à la gare la plus voisine et une machine haut-le-pied passée devant le convoi quelques minutes auparavant avait échappé à tout accident.

Aussi bien, le personnel des chemins de fer ne saurait-il assumer la responsabilité de la sécurité de la circulation sur les voies ferrées, lorsque celle-ci est mise en cause, non par des éléments techniques, mais par des événements qui intéressent l'ordre public ; il ne dispose, à cet effet, ni des effectifs, ni des compétences, ni de l'organisation et de l'armement nécessaires. Une telle mission ne peut incomber qu'à la police et à la force armée.

L'absence de toute arrestation des coupables, et partant, de toute sanction, risque d'encourager dans leur action les auteurs actuels de ces sabotages : l'attention de la police pourrait être, en particulier, utilement appelée, d'une manière spécialement pressante sur les attentats commis sur les lignes de Grande Ceinture qui, en raison de leur concentration dans une zone limitée et de l'uniformité de leur mode d'action, semblent révéler l'existence d'une bande unique.

D'autre part, je rappellerai que l'instauration d'une garde spéciale des communications ayant été rejetée par les Autorités allemandes, c'est à la gendarmerie et à la force armée que semble devoir être confiée la surveillance des secteurs particulièrement menacés de nos réseaux.

Les attentats n'ont pas encore entraîné des accidents graves de personnes : quelques blessés ont été atteints ; des dégâts matériels importants ont été seulement constatés. Cette modération relative des conséquences d'actes aussi dangereux doit être imputée d'abord à l'efficacité des mesures techniques de surveillance prises et à la rapidité de la constatation et de la réparation des dommages causés : elle peut découler aussi de la faible densité des parcours de trains voyageurs.

Il est cependant à redouter que des conséquences plus sérieuses puissent prochainement apparaître ; l'exécution normale du service risque d'ailleurs d'être troublée par une répétition d'attentats qui ne manquerait pas de soulever dans le personnel des chemins de fer une légitime émotion, en accroissant les dangers que nos agents ont jusqu'à présent affrontés avec un dévouement sans réticence.

Vous pouvez être assuré que nos Services ne manqueront pas de prendre, dans le domaine technique, toutes les mesures de surveillance susceptibles d'assurer la bonne marche du service. Mais je ne puis qu'insister sur la nécessité de faire appel à la police et à la force armée pour assurer la sécurité des voies ferrées, et j'ai l'honneur, en conséquence, de vous demander de vouloir bien intervenir auprès des Autorités compétentes pour que les dispositions utiles soient prises à cet effet, en vue de nous faciliter l'exécution régulière du service public dont nous avons la charge.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

(s) FOURNIER

## LISTE DES ACTES DE SABOTAGE DEPUIS LE 13 JUILLET 1941

a) Sur les lignes de la S.N.C.F.

Date	Lieu	Nature du sabotage
13 Juillet	STAINS-PIERREFITTE (Nord)	18 traverses déboulonnés
d°	HENIN-LIETARD (Nord)	Rail cassé sur 60 cm (pétards)
d°	NOYAL-ACIGNE (Ouest)	28 fils téléphoniques coupés
14 Juillet	FIVES (Nord)	Câbles coupés
d°	LANDAS (Nord)	Rail déboulonné et ripé
16 Juillet	km 223/400 Ligne DOUAI-LILLE (Nord)	Rail cassé sur 50 cm (pétards)
d°	km 216/500 Ligne LENS-LIBERCOURT (Nord)	Rail cassé sur 50 cm (pétards)
18 Juillet	LILLERS (Nord)	Rail cassé sur 40 cm (pétards)
d°	NANCY (Est)	4 câbles d'alimentation coupés
20 Juillet	VALMONDOIS (Nord)	Rail déboulonné
21 Juillet	DOURGES (Nord)	Deux rails coupés sur 1 m 50 et 1 m (pétards)
24 Juillet	VIMY (Nord)	Rails cassés sur 1 m 50 (pétards)
25 Juillet	Ligne VERNEUIL-EVREUX (Ouest)	Pose de pierres provenant du ballast
d°	Ligne DOUAI-CAMBRAI (Nord)	Rail déboulonné et déséclissé
26 Juillet	Ligne LYON-GENEVE (Sud-Est)	Fils de transmission coupés
d°	COLLONGES-FONTAINE (Sud-Est)	Fils des disques rouges coupés - poules des condensateurs cassées
d°	PONT-à- VENDIN (Nord)	3 cartouches de dynamite sur voies principales

Date	Lieu	Nature du sabotage
26 Juillet	Ligne LENS - DON SINGHIN (Nord)	Placement de pétards au pont de LOISON
3 Août	St-ETIENNE-du-ROUVRAY (Ouest)	Corps étranger entre aiguille et rail
5 Août	entre BULLY et LENS Kil 216.100	Rail cassé sur 2 <sup>m</sup> 30
5 Août	LYON - poste 5 de LYON-GUILLOTIERE (Sud-Est)	Fils électriques et fils de signaux coupés à la cisaille
5 Août	LYON - Kil 508.700 (Sud-Est)	Fils de transmission coupés
9 Août	NOGENT-sur-MARNE (Est)	Rail détirefonné
11 Août	ORRY-la-VILLE - Ligne PARIS - CREIL (Nord)	Chargement d'explosifs sur voie principale
13 Août	Entre les gares de BRY-sur-MARNE et NEUILLY-sur-MARNE Kil 11.500 (Nord)	Rail détirefonné

b) Dans les établissements de la S.N.C.F.

20/21 Juillet	LA PLAINE-St-DENIS Dépôt	Tender dans la fosse du pont tournant
25 Juillet	BAR-le-DUC Dépôt	Pétard posé sur voie de service
26 Juillet	HELLEMMES-Ateliers	Incendie de l'huile des cuves de transformateur
7 Août	TROYES Dépôt	Emeri dans le godet graisseur d'une machine

*Copie pour Monsieur Bugas*

20 Août 1941

*M*  
L'attention du personnel est attirée sur l'obligation de signaler immédiatement toute anomalie, dans les usages du chemin de fer, d'urgence à la S.N.C.F.

1738 - M. 15 Sp.980

D 155941/21

Monsieur le Ministre,

*P. le Directeur Central,*

Par lettre D 155941/21 du 15 Août, je vous signalais la nécessité d'une intervention auprès de la Police et de la Force armée pour assurer la sécurité des voies ferrées contre les actes de sabotage.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que les Autorités d'occupation viennent de mettre sur pied un plan de surveillance des voies ferrées autour de PARIS.

Les lignes surveillées sont indiquées en bleu sur le schéma ci-joint. La garde est assurée par des forces de police fournies par la Préfecture de Police et les Préfectures de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne. A ces forces s'ajouteront, à très bref délai, des requis civils.

La S.N.C.F. a collaboré à l'élaboration de ce plan de surveillance par l'organisation de reconnaissances effectuées sur place par les Représentants des Autorités d'occupation, de la Police et de la Gendarmerie française, d'une part, par la préparation de consignes communes fixant les itinéraires à suivre par les agents de surveillance, les relations entre ces agents et le personnel S.N.C.F., la transmission des renseignements, d'autre part.

Le dispositif mis en oeuvre comporte, pour l'instant, dans la Seine et Seine-et-Marne, des sentinelles postées tous les 100 mètres. En Seine-et-Oise, l'organisation consiste en patrouilles surveillant certains parcours et en postes permanents auprès de certains points particulièrement sensibles.

Il a été entendu, d'accord avec les Autorités d'occupation, qu'à la traversée des gares, triages, etc... où la présence continue du personnel S.N.C.F. est de nature à écarter les tentatives de sabotage, la police n'aurait aucune surveillance à exercer.

Cette organisation est entrée en vigueur à effectifs réduits le lundi 18 Août ; elle doit atteindre son plein développement le 20 pour la Seine, le 21 pour Seine-et-Marne et le 22 pour Seine-et-Oise.

Nous avons, à cette occasion, appelé à nouveau

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications

AVIS : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

l'attention du personnel sur l'obligation de signaler  
immédiatement toute circulation insolite, dans les emprises  
du chemin de fer, d'étrangers à la S.N.C.F.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de  
mes sentiments de haute considération.

P. le Directeur Général,

Signé : LECLERC du SAHLON.

W 2163

20 Août 1941

1739 M 5 Sp 980

Dispositif

WEHRMACHT-VERKEHRS-DIREKTION

Réf. 31

29, rue de Berri, PARIS

Suite à note de ce jour 11<sup>h.</sup>, concernant la circulation d'une machine h.l.p. en avant de tous les trains allemands sur l'E.B.D. Nord.

La S.N.C.F. considère qu'un tel procédé serait :

- 1°- inefficace, car un sabotage éventuel peut être préparé avant le passage de la machine sans que ce passage en soit gêné, et terminé après le passage de la machine et avant celui du train allemand;
- 2°- dangereux, car le passage de la machine signalera aux auteurs d'un attentat éventuel l'arrivée immédiate d'un train allemand;
- 3°- extrêmement coûteux, au point de vue locomotives, personnel et charbon, et de nature à réduire le débit des lignes, lorsque la circulation est dense;
- 4°- préjudiciable à l'exécution du service, car on risque de ne pas disposer du nombre de machines suffisant en période de fort trafic militaire.

De toutes façons, en ce qui concerne les points 3° et 4°, le court délai imparti pour la réponse ne permet pas de chiffrer immédiatement la répercussion de la mesure envisagée. - La S.N.C.F. propose de confier l'étude à l'E.B.D. Nord qui se rapprocherait des Régions Nord et Ouest.

P. le Directeur Général,  
Signé : LECLERC du SABLON

M. le Président FOURNIER

AVISE : MM. VAGOGNE, DUGAS,  
M. ADAM (dossier)  
LES SERVICES T - V - P -

Paris, le 21 août 1941.

SOCIÉTÉ NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Directeur Général

COPIE

WEHRMACHT VERKEHRSDIREKTION

Rue de Berri, 29, Paris.

N° W 2166

*Diff 940/4*

Par lettre du 14 août, vous nous avez demandé de prendre, à la suite des actes de sabotage commis dans les derniers jours, certaines mesures.

J'ai l'honneur de vous rendre compte de la suite donnée à votre demande :

1°- La S.N.C.F. coopérera, ainsi que vous le demandez, par tous les moyens à la découverte des auteurs de sabotage et accordera à tous les services allemands, ainsi qu'à la police française, toute aide en vue de la découverte de leurs auteurs.

2°- Vous demandez d'établir la liste des agents qui sont communistes et de tenir les résultats de cette enquête à la disposition des services de police allemands et français.

Il convient de remarquer que par un décret-loi du 26 septembre 1939, le parti communiste a été dissous et que depuis cette date, la plupart des agents qui y avaient appartenu ont cessé de manifester leur appartenance à ce parti.

Ceux qui se signalèrent par leurs menées antinationales, soit par distribution de tracts, soit par une propagande verbale, firent l'objet de diverses mesures, telles que la révocation, l'internement, l'emprisonnement ou le licenciement.

Au fur et à mesure que des agents se signalent, d'ailleurs, par leur activité communiste, ils font l'objet de telles mesures.

Les mesures prises et celles qui viendront à l'être vous seront signalées comme vous le demandez au 4° de votre lettre.

3°- La liste des entreprises de construction qui exécutent actuellement ou qui ont exécuté dans les trois dernières années des travaux de superstructure pour le compte de la S.N.C.F. dans la région du Grand Paris est jointe à la présente lettre.

4°- La liste des agents qui ont été congédiés dans les deux dernières années pour menées antinationales est en cours d'établissement et vous sera adressée dès que possible.

5°- Des instructions ont été données pour que, dans la zone indiquée par la W.V.D., les abords de la voie (notamment les déblais et remblais) soient débarrassés immédiatement de tous buissons et arbustes, afin de faciliter la surveillance des installations.

P/ le Directeur Général,

signé : LECLEERC DU SABLON.

BERTOCCHI 17, Chemin de Saint-Brice, Montmorency (S.-&-O.)  
 COCHE 46-48, Rue de Paris, à Vanves (Seine)  
 COOPERATIVE OUVRIERE  
 "LES ANCIENS COMBATTANTS" 9, rue du Conservatoire, Paris  
 DEHE 96, rue de Maubauge, Paris  
 DUREZ 5, rue de Prony, Paris  
 DROUARD Frères 39, rue du Colisée, Paris  
 DUBERN 37, rue Saint-Paul, Granville (Manche)  
 DILLY 74, rue Denambecque, Lens (Pas-de-Calais)  
 DUPIN 33, avenue du Chesnay, Chelles (Seine-et-Marne)  
 ENTRETIEN, REFECTION D. VOIES (E.R.V.) 5, place du Pilori, Niort (Deux-Sèvres)  
 ETUDES ET CONSTRUCTION D'OUTILLAGE (Sté d') (S.E.C.O.), 8, rue Vézelay, Paris  
 FABRE 71, avenue Wagram, Paris  
 GUERIN 10, rue Charles Maréchal, Poissy (Seine-et-Oise)  
 GUYOT 69, avenue Victor Hugo, Creil (Oise)  
 HENRY et fils 5, rue Parmentier, Compiègne (Oise)  
 JARDIN et BILLIARD 106 bis, rue de Rennes, Paris  
 LANDRY 58, rue Beaubourg, Paris  
 LES RAILS (Cie Ouvrières) 19, rue du Renard, Paris  
 MARCELLINI 70, rue de Joinville, Bry-sur-Marne (Seine-et-Oise)  
 MARTIN 1, rue du Cynodrome, La Courneuve (Seine)  
 OMNIUM FRANCAIS DE TRAVAUX PUBLICS 13, rue Sainte-Cécile, Paris  
 PAOLASSINI 77, boulevard Magenta, Paris  
 POSEURS D' VOIE (Association ouvrière des) 182, rue Colbert, Colombes (Seine)  
 PROUTEAU 127, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine (Seine)  
 RANGEARD et ses fils 11, rue de Madrid, Paris  
 SAIGNAT 68, rue Molière, Ivry-sur-Seine (Seine)  
 SOCIETE DES TRAVAUX DU SUD-OUEST 35 bis, avenue du Maréchal Galliéni, Villemonble  
 (Seine)  
 VANDEWALLE et Cie 7, rue Henri Rochefort, Paris  
 VOGÉ 82, rue Carnot, Noisy-le-Sec (Seine)  
 YVANNES frères à Villecresnes (Seine-et-Oise)

u  
COPIE pour Monsieur DUGAS

TRADUCTION

W.V.D. PARIS

Division des Chemins  
de fer

Sl L l Bnasp

W 6359

D. NT940/4

PARIS, le 23 Août 1941

Direction Générale de la  
S.N.C.F.  
88, rue Saint-Lazare, PARIS -

COPIE conforme transmise au Service Central du Mouvement  
8, rue de Londres, PARIS -

OBJET : Mesures en vue d'empêcher les cas de sabotage sur  
les lignes de la S.N.C.F.

*M. Goubet*  
*[Signature]*

Lors de l'entretien du lundi 18/8/41, à 16 heures,  
auprès de la W.V.D. PARIS, il a été arrêté avec les représen-  
tants de la S.N.C.F. ce qui suit, en présence de représentants  
de la Police française des Départements de la Seine, de  
Seine-et-Marne et de Seine-et-Oise :

- 1°) Dans les gares, le personnel en service de la  
S.N.C.F. est en mesure de surveiller, lui-même, les installa-  
tions ;
- 2°) Dans les gares plus importantes, il y a lieu  
d'utiliser la Police ou la Gendarmerie françaises pour  
assurer la surveillance des voies principales directes longeant  
la périphérie des gares ;
- 3°) La S.N.C.F. examinera et fera connaître si et dans  
quelle mesure il est possible de disposer, pour la surveillance  
des voies, des équipes de surveillance de la S.N.C.F. utilisées  
pour combattre les vols. Il y a lieu de faire connaître  
à la W.V.D. le résultat de cet examen ;
- 4°) La S.N.C.F. a été invitée à collaborer avec la  
Police française au sujet de l'utilisation des équipes de  
surveillance dans les emprises du chemin de fer et de tenir  
la W.V.D. PARIS au courant des mesures prises ;
- 5°) On a discuté, d'autre part, de la question de savoir  
quelle attitude l'agent de la S.N.C.F. adopterait

AVIS :

"URGENT" - "V - Pour projet de réponse, d'accord avec les Services intéressés,  
et notamment M, P, T et D"

Signé : LE BESNERAIS

vis-à-vis de la sentinelle ou de la patrouille, si pour des raisons de service, par ex. en cas de dérangement des signaux, il est obligé de circuler en pleine voie.

La S.N.C.F. et la Police française examineront cette question en commun.

La W.V.D. vous demande de bien vouloir lui indiquer ce qui aura été convenu entre la S.N.C.F. et la Police française.

6°) S'il est nécessaire de loger les équipes de surveillance, par ex. l'équipe de relève, dans les emprises du chemin de fer ou dans leur voisinage, la S.N.C.F. et la Police française feront le nécessaire d'un commun accord.

La W.V.D. vous demande de lui indiquer, à titre d'information s'il est nécessaire d'avoir recours à cette mesure et à quels endroits.

7°) La S.N.C.F. veillera à ce que les cas de sabotage découverts ou simplement présumés soient signalés, le plus rapidement possible, au Service de Surveillance de l'U.W.A. allemand pour les Services Exploitation et Voie et Bâtiments ainsi qu'au Service de Surveillance de l'E.B.D. intéressée.

La S.N.C.F. fera connaître à la Police ou à la Gendarmerie française à qui la sentinelle ou la patrouille aura à signaler sans délai la découverte d'un cas de sabotage ou d'un cas présumé de sabotage et de quelle manière cet avis devra être donné (leur indiquer l'emplacement des postes téléphoniques situés sur la ligne).

On fixera, par ailleurs, d'un commun accord, ce que fera, à l'égard d'un train approchant et pour éviter un accident, la patrouille ou la sentinelle qui aura découvert un cas de sabotage et ne sera plus en mesure d'aviser la gare la plus proche. Il y aurait lieu, le cas échéant, d'instruire les équipes de surveillance de la manière de donner des signaux d'arrêt.

La W.V.D. vous demande encore une fois :

a) d'augmenter sur les lignes le nombre des tournées des patrouilleurs de la S.N.C.F. en les faisant effectuer à des heures irrégulières, c'est-à-dire pas toujours aux mêmes heures.

Nous vous demandons de nous faire parvenir, d'autre part, une carte des lignes indiquant en couleur la fréquence des tournées effectuées par les agents de la S.N.C.F. sur les différentes lignes.

Exemple :

- Aucune tournée : la ligne reste figurée en noir,
- tournée tous les deux jours : rouge
- une tournée par jour : bleu
- deux tournées par jour : vert

etc .....

- b) de ne laisser inexpérimenté aucun moyen en vue de prévenir et de réprimer, de votre propre initiative, les actes de sabotage sur le territoire des chemins de fer. On y comprendrait par exemple : appel aux sentiments du devoir professionnel de tout le personnel de la S.N.C.F., mise en évidence de l'opportunité des actes de sabotage entraînant des conséquences préjudiciables en première ligne au peuple français et coopération avec les Services allemands à la prévention des actes de sabotage;
- c) de prendre note que la S.N.C.F. assumera la responsabilité et supportera les frais de tous les dommages causés.

Le W.V.D. PARIS vous demande de lui faire parvenir à titre d'information une copie de toutes les instructions données en vue de la répression des actes de sabotage.

signé : ISSNER

28/8/41

COPIE pour  
Monsieur DUGAS

28 Août 1941

D 155940/4

Me 15 sp 980

W 2215

## WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION PARIS

29, rue de Berri

Concerne : Actes de sabotage commis dans les emprises du  
Chemin de fer.

Référence : Lettre 31 L 1 Bmasp du 21/8/41.

Par lettre 31 L 1 Bmasp du 21 Août 1941, la W.V.D. PARIS a invité la S.N.C.F. à donner des instructions pour qu'en cas d'actes de malveillance commis dans les emprises du Chemin de fer, aucune modification ne soit apportée à l'état des lieux ou du matériel jusqu'à décision de l'E.B.D. compétente.

L'ordre de la W.V.D. a été répercuté aux Régions, dès réception par le message ci-joint.

Toutefois, la S.N.C.F. croit nécessaire de formuler les observations suivantes :

1°) La lettre précitée parle des "actes de malveillance contre les installations du Chemin de fer". Doit-on considérer que seules sont visées les voies principales, ou faut-il comprendre également les installations accessoires (signaux, fils téléphoniques, etc ....) et le matériel roulant ?

2°) En cas d'actes de malveillance, la circulation des trains doit être, soit suspendue, soit détournée, en accord avec l'E.B.D. compétente.

Tout d'abord, nous pensons qu'il n'y a pas lieu de suspendre la circulation si l'attentat n'a affecté que la manœuvre des signaux ou les relations téléphoniques ; nous vous serions obligés de nous le confirmer.

De même, si l'acte de malveillance affecte une voie principale, nous ne pensons pas qu'il y ait lieu d'interdire la circulation sur la voie adjacente à seule fin de permettre l'isolement éventuel des lieux où le sabotage a été exécuté.

Mais surtout la S.N.C.F. croit devoir signaler à la

SE : Service Central du Mouvement -

IE à : M. FOURNIER - M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services T - V - P -

W.V.D. PARIS que l'application stricte des prescriptions de la lettre susvisée peut avoir les plus graves répercussions sur la circulation des trains notamment si l'attentat est découvert à une heure où il peut être difficile de procéder aux constatations utiles et, en particulier, la nuit. Il pourra, en pareil cas, en résulter des interruptions de longue durée, qui auront pour résultat de compromettre la régularité de la marche des trains - ce qui n'est pas sans inconvénient au point de vue de la sécurité.

Afin de donner à la mesure prescrite le maximum d'efficacité, la S.N.C.F. serait obligée à la W.V.D. PARIS de bien vouloir envisager un aménagement des instructions données, compte tenu des remarques précédentes.

Le Directeur Général,  
signé : LE BESNERAIS.

Service des Installations Fixes

4 Septembre 1941

V

Votre lettre Division des Chemins  
de fer 31 L 1 Bnasp du 23/8/41

WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION  
Division des Chemins de fer,  
29, rue de Berri  
PARIS

Mesures en vue d'empêcher les cas  
de sabotage sur les lignes de la  
S.N.C.F.

D 153940/4

W 2241  
Vtv

Par lettre du 23 août 1941, la W.V.D. rappelle à la  
S.N.C.F. les mesures arrêtées, lors de l'entretien du lundi  
18 août 1941 en présence des représentants de la Police  
Française des Départements de la Seine, de Seine-et-Marne  
et de Seine-et-Oise;.

La S.N.C.F. rend compte, point par point, à la W.V.D.  
des instructions qu'elle a données pour l'application de  
ces mesures.

1°) SURVEILLANCE DANS LES GARES ET DEPOTS.-

Des instructions, dont copies ci-jointes, ont été adres-  
sées pour application immédiate :

- par moi-même aux Directeurs de Régions,
- par les Directeurs des Services M et T à leurs Chefs  
de Services Régionaux.

2°) SURVEILLANCE DES VOIES PRINCIPALES EXTERIEURES AUX  
GARES.-

Cette surveillance particulière est comprise dans le  
dispositif de garde élaboré par la Police.

3°) UTILISATION DES EQUIPES ARMÉES DE REPRESSION DES VOLS  
POUR COLLABORER A LA SURVEILLANCE.-

En raison des nombreux vols commis dans l'enceinte du  
Chemin de fer, vols dont les autorités allemandes se plaignent

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES

COPIE )à M. BERTHELOT, à PARIS

M. VAGOGNE - M. FOURNIER - M. le Colonel PAQUIN - M. DUGAS  
aux Services M - T - P -

elles-mêmes, la S.N.C.F. ne voit pas la possibilité d'utiliser à la garde des voies principales les surveillants de rondes et les gardiens dont l'effectif est du reste très restreint. Toutefois, on peut leur prescrire de procéder, au cours des tournées qu'ils effectuent pour la répression du pillage; à la surveillance des voies et des installations des gares où ils se trouvent. La S.N.C.F. donne des ordres en conséquence.

4°) COLLABORATION AVEC LA POLICE FRANCAISE.-

La S.N.C.F. a apporté immédiatement à la Police son concours le plus large pour l'aider à mettre sur pied l'organisation et le fonctionnement du dispositif de surveillance dont elle a la charge.

Des consignes ont été rédigées de concert entre la Police de Seine-et-Oise et la S.N.C.F. et distribuées, avec tous les compléments exigés par les circonstances locales, à tous les agents de surveillance (ci-joint la consigne type concernant la Région de l'Ouest).

Des consignes du même ordre sont établies dans les départements de la Seine et de Seine-et-Marne (ci-joint une de ces consignes à titre d'exemple).

5°) CIRCULATION DE NUIT DES AGENTS S.N.C.F.

Des instructions, sous forme de consignes écrites, sont remises aux agents appelés à circuler la nuit sur les voies et rappellent les prescriptions impératives suivantes :

- a) Interdiction formelle de circuler sans lanterne ;
- b) Obligation du port du brassard et de la carte d'identité
- c) Obligation de se faire connaître à la voix du plus loin possible par les patrouilles et sentinelles.

6°) LOGEMENT DES EQUIPES DE SURVEILLANCE.-

La S.N.C.F. s'est mise à la disposition de la Police et il est entendu, qu'en cas de besoin, celle-ci ferait appel à son concours.

7°) SIGNALLEMENT DES ACTES DE SABOTAGE DECOUVERTS OU PRESUMES.-

Les consignes prévoient que les agents de surveillance doivent alerter le plus rapidement possible des postes de la S.N.C.F. bien désignés.

( Cette alerte donnée, ce sont les instructions habituelles d'ordre intérieur à la S.N.C.F. qui jouent pour la diffusion des avis aux organismes français intéressés et ces instructions

conduisent à aviser les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation intéressés auprès duquel se trouve une liaison de l'U.A.B. correspondant.

CONDUITE A TENIR EN CAS DE NECESSITE D'ARRET DE TRAINS -

Dans le département de la Seine, étant données la densité de la surveillance et également la densité des gares et postes gardés, l'alerte sera passée très rapidement et les agents S.N.C.F. avisés feront immédiatement le nécessaire pour arrêter les trains.

Dans les autres départements, les consignes prévoient que les agents de surveillance font le nécessaire pour arrêter les trains en agitant leur lanterne et en se portant le plus rapidement possible jusqu'à une distance suffisante dans la direction d'où le train est attendu. Les agents de surveillance ont été instruits sur la façon d'arrêter un train au moyen d'un seul feu blanc et l'attention des mécaniciens a été attirée sur l'éventualité de signaux d'arrêt d'urgence ainsi présentés.

Il appartient à la Police de fournir les lanternes mais en attendant qu'elle soit en mesure d'en munir tous ses agents, la S.N.C.F. lui prête toutes celles dont elle peut disposer - ce nombre étant parfois insuffisant, la S.N.C.F. a dû recourir provisoirement, dans certains cas, à la remise de pétards.

a) augmentation du nombre des tournées de patrouilleurs de jour de la S.N.C.F.

En ce qui concerne l'ensemble de la W.V.D. PARIS, des instructions ont déjà été données le 23 Juillet pour effectuer une tournée par jour sur les lignes importantes et, d'une façon générale sur toutes les lignes susceptibles d'être parcourues par des transports allemands. La carte de ces lignes vous sera adressée prochainement.

Depuis lors, des instructions ont été données pour qu'il soit procédé, jusqu'à nouvel avis, à deux tournées journalières sur les lignes de la Région parisienne signalées par la W.V.D. les heures de ces tournées seront variables et seront choisies avec soin de façon à se situer autant que possible dans les creux entre le travail de nos équipes et l'amplitude du Service spécial de Surveillance.

La carte annexée indique la fréquence des tournées actuellement affectées.

b) appel aux sentiments du devoir professionnel des chemins de fer

Dans l'esprit des paroles prononcées récemment à la radio française par M. le Ministre des Communications et reproduites

4.

par tous les journaux français, j'avais moi-même, dès le 14 Août, demandé que tous mes Chefs d'Etablissement luttent avec énergie contre tous les manquements à la discipline, qu'il s'agisse de la sécurité ou de la régularité des transports, du loyalisme ou du civisme des agents.

Ces recommandations ont été confirmées dans une lettre circulaire du 16 Août à tous les Chefs d'Etablissement.

c) responsabilité des dommages et imputations des frais en résultant.

La S.N.C.F. ne peut assumer la responsabilité des dommages causés par des événements de force majeure, notamment par des événements intéressant l'ordre public, pour la prévention desquels elle ne dispose ni des effectifs ni des compétences, ni de l'organisation et de l'armement nécessaires.

La responsabilité correspondante et les frais en résultant ne peuvent incomber qu'aux autorités chargées de maintenir l'ordre public et disposant à cet effet de moyens nécessaires.

En bref, pénétrée de toute l'importance que revêt la protection de la sécurité de la circulation, la S.N.C.F. assure encore une fois la W.V.D. qu'elle apporte son concours le plus large pour que la Police puisse remplir efficacement le rôle de surveillance dont elle est chargée, et que soit menée à bonne fin la double tâche de la prévention et de la répression des actes de malveillance.

Signé : LE BESNERAIS.

CONFIDENTIEL

18 Septembre 1941

Protection des voies  
ferrées

D 155940/4

Vtv 11.220-1  
730

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 15 Septembre 1941, relative à la demande des Autorités occupantes de protéger tout particulièrement certaines voies ferrées situées en zone occupée et désignées par votre lettre précitée.

Ainsi que le précise en particulier la lettre du 15 Août 1941 de M. le Président de la S.N.C.F., les Services ferroviaires ont adopté, dans le domaine technique qui leur est propre, et en accord avec les Autorités Allemandes, les dispositions qui dépendaient de leur initiative, mais ne peuvent prendre la responsabilité des mesures qui incombent à la police ou à la force armée.

Nous estimons donc, ainsi que M. le Directeur Général des Transports en a convenu, lors de notre réunion du 16 Septembre, qu'il y aurait lieu, afin de donner suite aux indications qui vous ont été données par les Autorités occupantes, que vous en saisissiez les Préfets intéressés pour prendre les mesures de police nécessaires.

Je vous signale que certains Services locaux de la Voie ont été convoqués par les Transports Kommandanturen afin de définir le dispositif qui devrait être appliqué. Dans de nombreux cas, il a été demandé à la S.N.C.F. d'augmenter les tournées de surveillance.

Je me permets d'attirer votre attention sur ce que cette augmentation des tournées de surveillance nuit considérablement au bon entretien de nos voies ferrées, car l'effectif des brigades qui en sont chargées est déjà très insuffisant. Il serait indispensable que tous les agents de la voie, encore retenus prisonniers, soient libérés le plus rapidement possible, en vue de renforcer nos effectifs.

Nous avons déjà présenté des listes d'agents de la Voie prisonniers dont le retour s'imposerait, mais le rythme des

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications

AVISE : Service Central des Installations Fixes -  
COPIE à : M. le Colonel PAQUIN - M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE -  
M. DUGAS - Services M - T - P -

libérations effectives de ces agents a été extrêmement faible et est nul actuellement. Il serait donc *opportun* qu'à l'occasion de la demande qui a été formulée par les Autorités occupantes vous leur indiquiez la nécessité, pour y donner suite, d'un retour massif d'agents de la Voie prisonniers.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

signé : LE BESNERAIS

C O P I E

faite le 26/9/41

W.V.D. PARIS  
Division des Chemins  
de fer

Traduction PARIS, le 23 Septembre 1941

3 1 H WVU Buf

W 6964 a

Service du Mouvement de la S.N.C.F.,  
PARIS

D-1559H0/H

Objet : Rapport sur des actes de sabotage.

Réf. : Décision W.V.D. PARIS 31 H WVU du 14/8/41.

A l'occasion de quelques actes de sabotage qui ont été commis ces derniers temps, la présentation du rapport à adresser aux services de surveillance allemands a été retardée par le fait que l'agent français ayant découvert l'acte de sabotage n'avait tout d'abord pas transmis les résultats de ses constatations ou qu'il avait complètement omis de faire son rapport.

Il y a lieu d'inviter à nouveau tous les services à faire connaître sans retard au service de surveillance allemand le plus proche tous les actes de sabotage dont la réalité a pu être établie ou tous les faits présumés être des actes de sabotage. L'attention des agents devra être attirée sur le danger qui résulte pour eux du retard apporté à la présentation du rapport, lorsque ce retard leur est imputable ou de l'omission de cette présentation, le reproche d'avoir favorisé ces actes ou d'en avoir été complices devant être retenu, dans ce cas, à la charge des agents.

signé : MUNZER.

AVISÉ : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES - "Me rendre compte de la suite donnée (s) LE HESNERAIS" -

COPIE à : M. BERTHELOT à PARIS - M. le Colonel PAQUIN - M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services M, T, P -

TRADUCTION

W.V.D. PARIS  
Division des Chemins  
de fer

PARIS, le 29 Septembre 1941

31 L. 1 Bmasp

W 7097 a

D 155940/4

Direction Générale de la S.N.C.F.  
PARIS - 88, rue Saint-Lazare,

Copie conforme au Service Central du Mouvement  
PARIS - 8, rue de Londres

OBJET : mesures destinées à prévenir les cas de sabotage sur les lignes de la S.N.C.F.

Références : lettres de la S.N.C.F.

- a) 15 Sp 980 W 2215 du 28/8/41, avec une annexe ;
- b) 15 Sp 980 WE687 du 22/8/41 ;
- c) Vtv 11220-1 W 2441 du 4/9/41, avec 6 annexes ;  
S-702
- d) Vtv 11220-1 W 2277 du 11/9/41, avec une annexe.  
S-721

I - Définition du terme de "Installations ferroviaires" -

Pour exclure toute hésitation dans la lutte contre les actes de sabotage dans les Chemins de fer, la W.V.D. vous fait connaître que sous le terme générique "actes de sabotage commis sur les installations ferroviaires", il faut entendre tous les bâtiments et autres installations fixes, y compris leurs dépendances, toutes les installations de voie, de signalisation de téléphone et de télécommunication, etc... ainsi que toutes les locomotives et véhicules.

Ainsi, par exemple, s'agit-il déjà d'un cas de sabotage si, lors d'une visite, par du personnel allemand de chemin de fer, de la rame militaire vide garée le 29/7/41 en gare de GENNES-LONGUEFOUYE, il est établi que du sable frais a été versé dans une boîte d'essieu de chacun des 5 wagons successifs. La question qui se pose est celle de savoir qui a versé le sable dans les boîtes d'essieu et pourquoi cet acte a-t-il été commis ? La réponse à cette dernière question est évidemment la suivante : "Afin de provoquer, au cours de la marche ultérieure, des échauffements de wagons susceptibles

AVISE : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES "Pour examen et propositions"  
Service Central du Mouvement  
COPIE à M. BENTHELOT à PARIS - M. VAGOGNE - M. le Président FOURNIER -  
M. ADAM (Dossier) - M. DUGAS - Service P

Signé : LE BESNERAIS

de causer un accident". La question qui se pose ensuite est celle-ci : l'agent de la S.N.C.F. de la gare précitée pouvait-il empêcher que du sable ne fût versé dans les boîtes d'essieu ou pourquoi n'était-il pas à même de le faire ?

De cet incident il résulte que les saboteurs ne se contentent pas de dévisser des trefonds et des écailles, de couper les circuits de signaux et les fils téléphoniques, de poser des pierres sur les rails (alors même qu'on prétend que seuls les enfants le feraient), de placer des explosifs dans la superstructure et les installations de signaux, de couper les conduites de freins, etc.. etc..

Les tentatives et cas de sabotage ne se limitant pas au territoire du Grand-PARIS, la W.V.D. vous demande de prescrire aux Régions de faire exercer la surveillance la plus rigoureuse, même des gares les moins importantes (voir gare de GENNES-LONGUEFOYE) dans l'ensemble du ressort de la W.V.D. PARIS. Les Régions aviseront les E.B.D. des mesures qu'elles auront prises.

A cette occasion, la W.V.D. PARIS rappelle encore une fois et de façon explicite que la S.N.C.F. seule, en sa qualité d'Administration exploitante dans le ressort de la W.V.D. PARIS, est responsable de la sécurité d'exploitation. Ceci n'exclut pas que les E.B.D., en accord avec les "Kommandantur des Transports", prodiguent leurs conseils aux Régions etc... sur la demande de ces dernières et leur demandent certaines mesures spéciales de protection à réaliser aux installations ferroviaires. De ce fait, la responsabilité de la sécurité d'exploitation ne passe pas aux E.B.D., mais continue à incomber à la S.N.C.F.

## II - Isolement des lieux de sabotage -

Dès qu'un acte de sabotage est découvert ou qu'il y a présomption de sabotage, il y a lieu en principe - ainsi que vous en avez été informés par la lettre de la W.V.D. PARIS Sl L l Bnasp du 23/8/41 - d'isoler le lieu et de n'apporter aucune modification aux installations ou véhicules à moins qu'il n'y ait des blessés à recueillir.

Il incombe à la S.N.C.F. d'aviser par les moyens les plus rapides l'E.B.D. intéressée ("Direktionsüberwachung" = Service de Surveillance de la Direction) afin que, dans le délai le plus court, il puisse être établi si et dans quelle mesure il y a lieu de modifier l'acheminement des trains.

Il est p.e. très bien possible qu'en cas de sabotage commis sur les circuits de signaux et les lignes téléphoniques, sans endommagement de la superstructure, la circulation des trains continue à se faire sur les voies habituelles.

Il y a lieu, dans chaque cas, de s'adresser à l'E.B.D. intéressée pour qu'elle décide des mesures à prendre. Le lieu

même du sabotage doit être isolé jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement.

### III - Instructions des E.B.D. aux Régions -

La W.V.D. vous demande de veiller à ce que les Régions, dans leurs ressorts, se conforment sans délai aux instructions et demandes complémentaires que peuvent leur adresser les E.B.D. Il est loisible aux Régions de demander aux E.B.D. qu'une discussion soit instituée sur les différentes demandes ou instructions, mais de ce fait, les Régions ne doivent aucunement omettre d'exécuter les mesures mêmes.

### IV - Rondes sur les lignes -

La W.V.D. vous demande de comprendre encore les sections de lignes suivantes dans le nombre de celles où une ronde doit être effectuée chaque jour :

- a) AMIENS - ABBEVILLE,
- b) ANIZY-PINON - LAON,
- c) Bif. d'EPLUCHES } PONTOISE  
Bif. de LIESSE }
- d) ARGENTAN - FOLLIGNY - GRANVILLE
- e) PONT-CHATEAU - REDON.

La W.V.D. vous demande de lui confirmer que le nécessaire a été fait.

Signé : MÜNZER.

t 13/10/1941

D 155940/4

Vtv 11220-1  
S 758

CONFIDENTIELLE

Surveillance des voies  
ferrées

Wehrmacht Verkehrs Direktion PARIS  
29 rue de Berri

W 2425

A la suite d'un acte de sabotage survenu près de CHAUMONT, l'E.B.D. de PARIS-EST a donné des ordres pour que la Région Est assure immédiatement, sur l'itinéraire du transport "Wache", des tournées de surveillance de nuit pendant toute la durée de ce transport.

La S.N.C.F. a fait le nécessaire mais elle tient à faire remarquer à nouveau à la W.V.D. que la faiblesse de ses effectifs ne lui permet d'assurer qu'une surveillance technique alors que celle d'ordre général au contraire, dont le but est d'interdire ou de rendre particulièrement difficile la pénétration sur les voies ferrées de personnes étrangères au Chemin de fer, dépasse les moyens dont elle dispose.

Les rondes de nuit, que la Région Est a, pour déférer aux ordres de l'E.B.D. de PARIS-EST prescrites aux agents du Service de la Voie, ont détourné ceux-ci de la surveillance technique et des travaux d'entretien courant qu'ils exécutent dans la journée et étaient susceptibles de la sorte de nuire, par défaut d'entretien, à la sécurité des transports ; c'est la raison pour laquelle la surveillance générale des voies ferrées dans la Région parisienne est, conformément à l'accord intervenu au cours de l'entretien du 18 août 1941 auprès de la W.V.D. assurée à la diligence des Préfets des départements traversés.

La S.N.C.F. demande que ce mode opératoire, conforme aux errements français en vigueur, soit également appliqué dans toutes les circonstances qui impliquent l'application à une zone donnée de mesures de surveillance générale.

Dans ces conditions, l'autorité qui déciderait l'application de telles mesures aurait à saisir directement les Préfets compétents, auxquels seuls incomberait l'organisation du service des

La S.N.C.F. signale à la W.V.D. l'intérêt qu'il y aurait à ce que, le cas échéant, soit suivie cette procédure qui permet au personnel de la S.N.C.F. de se consacrer aux besognes techniques auxquelles il est destiné.

Signé : LE BESNERAIS

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES -  
COPIE à M. le Président FOURNIER - M. BERTHELOT, à PARIS - M. le Colonel PAQUIN  
M. VAGOGNE - M. ADAM - M. DUGAS - Services M - T - P -

13/10/41

V

13 Octobre 1941

Votre lettre

W.V.D. PARIS

Section des Chemins de fer

31 L<sup>1</sup> Baa sp du

29 Septembre 1941

Objet : actes de sabotage  
 commis dans les emprises  
 du Chemin de fer

Wehrmacht Verkehrs Direktion  
 29, rue de Berri  
PARIS

D 156940/4/158

Vtv 11220/1

5-759

Par lettre rappelée ci-dessus et relative aux mesures destinées à prévenir les actes de sabotage sur les lignes de Chemins de fer, la W.V.D. PARIS a précisé à la S.N.C.F. ce qu'il fallait entendre par le terme "installations ferroviaires" ainsi que les mesures à prendre pour "l'isolement des lieux de sabotage".

La S.N.C.F. informe la W.V.D. qu'elle a rappelé aux Régions les instructions déjà données à ce sujet en les complétant par les précisions indiquées ci-dessus.

Elle estime toutefois nécessaire d'attirer à nouveau l'attention de la W.V.D. sur le fait qu'un temps assez long peut s'écouler entre la constatation de l'acte de sabotage reconnu ou présumé, et le moment où l'E.B.D. compétente sera en mesure de décider de la nature des dispositions à prendre : ceci peut provenir, en particulier, soit de difficultés rencontrées dans les transmissions téléphoniques, soit encore de l'impossibilité d'atteindre rapidement le fonctionnaire de l'E.B.D. intéressée, qualifié pour prendre une décision, ce qui se présentera surtout si l'incident se produit pendant la nuit.

Les retards qui peuvent résulter de ce qui précède sont susceptibles d'augmenter la durée des interruptions et d'entraîner des conséquences graves pour la régularité de la circulation des trains.

Par ailleurs, la S.N.C.F. signale à la W.V.D. qu'en cas d'actes de malveillance consistant dans la rupture de transmissions de signaux ou de fils téléphoniques, incidents qui ne sont pas de nature à interrompre la circulation sur les voies principales, il ne paraît pas indispensable vu les inconvénients signalés ci-dessus d'arrêter la circulation, jusqu'à décision de l'E.B.D. compétente. Elle prie la W.V.D. de bien vouloir examiner à nouveau ce

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES  
 COPIE à M. BERTHELOT à PARIS - M. le Colonel PAQUIN - M. le Président FOURNIER  
 M. VAGOGNE - M. DUGAS  
 Services M - T - V - P -

point.

D'autre part, la S.N.C.F. prend acte de ce que la W.V.D. PARIS, tout en lui reconnaissant sa qualité d'administration exploitante, précise que les E.B.D. pourront, en accord avec les "Transportkommandanturen", demander aux Régions de prendre certaines mesures spéciales de protection des installations de Chemin de fer, sans que, de ce fait, la responsabilité de l'exploitation passe aux E.B.D. Cette responsabilité continue à incomber à la S.N.C.F.

La S.N.C.F. croit devoir rappeler à ce sujet qu'elle a adopté, dans le domaine technique qui lui est propre, et en accord avec les Autorités d'occupation, les dispositions qui dépendaient de son initiative et de ses possibilités, mais qu'elle ne peut assumer la responsabilité des incidents causés par des événements de force majeure, notamment par des événements intéressant l'ordre public pour la prévention desquels elle ne dispose ni des effectifs, ni des compétences, ni de l'organisation et de l'armement nécessaire.

La responsabilité correspondante ne peut incomber qu'aux Autorités chargées de maintenir l'ordre public et disposant à cet effet de moyens nécessaires.

En outre, la S.N.C.F. confirme à la W.V.D. que les Régions ont été invitées à se conformer aux instructions ou demandes complémentaires que peuvent leur adresser les E.B.D. tout en gardant la possibilité de discuter avec ces E.B.D. le bien-fondé de ces demandes, mais sous réserve, qu'en attendant un accord définitif, elles exécutent dans la mesure de leur possibilité les demandes formulées.

Les instructions ont été également données pour que les sections de lignes ci-dessous :

- AMIENS - ABBEVILLE,
- ANIZY-FINON - LAON
- Bifurcation d'EPLECHES (
- Bifurcation de LIESSE ) PONTOISE
- ARGENTAN - FOLLIGNY - GRANVILLE
- PONT-CHATEAU-REDON

soient comprises dans le nombre de celles où une tournée doit être effectuée journallement.

signé : LE BESNERRAIS.

W 3887  
Vtv/S<sup>III</sup>  
961

3 Janvier 1943

Tournées de surveillance  
spéciale en vue d'empêcher  
les actes de sabotage sur  
les lignes de la  
S.N.C.F.

*W. Berthelot*  
HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS  
29, rue de Berri

Conformément à la demande de la W.V.D. de PARIS (ses lettres 31 HWVU du 19 Juillet 1941 et 31 L 1 Bma sp du 25 Août 1941) des instructions ont été données aux Services de la Voie.

1°) pour qu'une tournée journalière de surveillance soit effectuée sur toutes les lignes importantes de la S.N.C.F. (en particulier sur celles où circulent des transports allemands),

2°) pour que deux tournées journalières soient organisées sur certaines lignes de la Région du Grand PARIS, spécialement désignées.

Or, le Service d'Etat des Gardes de Communications fait également, depuis quelque temps, sur certaines lignes, effectuer, de jour, à ses patrouilles, deux tournées de surveillance de pleine voie à des heures variables fixées par les Chefs de Groupe de G.C.

En conséquence, comme il apparaît sur la carte ci-jointe, la plupart des lignes sur lesquelles s'effectuent des tournées supplémentaires d'agents de la S.N.C.F. sont également maintenant surveillées par les G.C.

A l'heure où la S.N.C.F. traverse une grave crise de main-d'oeuvre, il serait désirable de faire cesser cette superposition en laissant à la Police seule la surveillance des lignes en question.

Dans ces conditions, la S.N.C.F. prie le H.V.D. de bien vouloir l'autoriser à supprimer sur les lignes soumises à la surveillance des G.C., les tournées supplémentaires qu'elle fait effectuer par les agents de la Voie.

Signé : BERTHELOT

AVISE : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES

COPIE à MM. le Président FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - le Chef du Service de Liaison S.N.C.F. - H.V.D. BRUXELLES - DUGAS - Services M - T - P

c D 155940/4  
W 8653 a  
W.V.D. PARIS  
Division des Chemins  
de fer

Traduction

PARIS, le 8 Janvier  
1942

31 Ll Bmasp

Objet : Mesures tendant à  
empêcher les sabotages  
En la circonstance : rondes  
spéciales sur les lignes

Réf. S.N.C.F. VW 2765 du  
27/12/41

A la Direction Générale de la S.N.C.F.  
88, rue Saint-Lazare, PARIS

Dans sa lettre 31 Ll Bmasp du 29/9/41 adressée à la S.N.C.F., la W.V.D. PARIS demande au § VII de veiller à ce que les Régions se conforment dans leur ressort aux instructions complémentaires éventuelles des E.B.D. La mesure réclamée par l'E.B.D. PARIS-SUD touchant le renforcement des rondes sur les différentes lignes de son ressort est fondée et elle ne s'oppose pas, d'après la lettre ci-dessus du 29/9/41 aux instructions de la W.V.D.

La W.V.D. PARIS vous demande donc d'inviter les Régions Sud-Est et Sud-Ouest à se conformer aux ordres de l'E.B.D. PARIS-SUD.

(s) v. TIPPESKIRCH

19 Janvier 1942

Vty/S <sup>III</sup>  
a<sup>2</sup>/836

D 155940/4/179

W 2843

Mesures tendant à  
empêcher les sabo-  
tagesWEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION  
29, rue de Berri ,  
PARISEn la circonstance :  
Rondes spéciales  
sur les lignes

Par lettre 31 L i Bmasp du 8 Janvier 1942, la W.V.D., répondant à la lettre W 2765 du 27 Décembre 1941, avise la S.N.C.F. que la mesure réclamée par l'E.B.D. de PARIS-Sud relativement au renforcement des rondes sur les différentes lignes de son ressort est fondée et ne s'oppose pas aux instructions de la W.V.D.

En conséquence, la S.N.C.F. invite les Régions du Sud-Est et du Sud-Ouest à se conformer aux instructions de l'E.B.D. de PARIS-Sud.

Il s'agit, toutefois, pour les effectifs de la S.N.C.F., d'une très lourde charge, puisqu'il est demandé de faire deux tournées par jour sur toutes les lignes ressortissant à l'E.B.D. de PARIS-Sud. C'est pourquoi la S.N.C.F. avait demandé à la W.V.D. confirmation des instructions de l'E.B.D.

Il ne lui avait pas échappé qu'aux termes du paragraphe III de la lettre de la W.V.D. N° 31 L i Bmasp du 29 Septembre 1941, il était demandé que les Régions se conforment aux instructions et demandes complémentaires des E.B.D.; mais la S.N.C.F. ne pensait pas que ces dernières puissent aller jusqu'à modifier notablement le plan des lignes à garder, au point de rendre systématique la double garde sur toutes lignes. Cela d'autant plus que la W.V.D. elle-même, dans le paragraphe IV de la même lettre, avait dressé une liste limitative des lignes à ajouter au plan de surveillance antérieur.

Quoi qu'il en soit, la S.N.C.F. ne peut pas ne pas remarquer qu'une telle mesure générale n'a pas été demandée par les autres E.B.D. Mais si elle devait leur être étendue, il en résulterait une telle charge pour des effectifs ainsi distraits de leur tâche normale, que la S.N.C.F. aurait alors les plus vives appréhensions relativement au maintien en bon état de l'entretien des voies.

La S.N.C.F. ne peut donc considérer sans inquiétude la mesure édictée par l'E.B.D. de PARIS-Sud, et elle demande à la W.V.D. de bien vouloir examiner à nouveau si des allègements ne pourraient y être apportés.

signé : LE BESNERAIS.

t

**Objet : Tournées de surveillance  
spéciale en vue d'empêcher les  
actes de sabotage sur les lignes  
de la S.N.C.F.**

27 Décembre 1941

D 153940/4

Wehrmacht Verkehrs Direktion PARIS  
29, rue de Berri

Vtv/ S<sup>III</sup>  
a<sup>n</sup> - 613

W 2765

Les Régions du Sud-Ouest et du Sud-Est sont, de la part de l'E.B.D. de PARIS-SUD, l'objet de demandes tendant à étendre à toutes les lignes du ressort de cette E.B.D. soumises au régime de la tournée journalière de surveillance, le régime de la double tournée appliqué uniquement sur certaines lignes bien définies de la Région du Grand PARIS.

La S.N.C.F. rappelle que :

1°) en application de la lettre 31 RWVU du 19 Juillet 1941 de la W.V.D. des instructions ont été données aux Services V.B. pour qu'une tournée journalière soit effectuée sur toutes les lignes importantes et, en particulier, sur toutes celles où circulent des transports allemands, étant entendu que lorsque des transports allemands emprunteront des lignes secondaires, des tournées seront effectuées dans ces mêmes conditions pendant la durée de ces transports.

2°) En application de la lettre 31 LI Bmisp du 23 Août 1941 de la W.V.D. des instructions ont été données aux Services V.B. pour organiser une double tournée journalière sur certaines lignes spécialement désignées de la Région du Grand PARIS.

Ces dispositions ont été portées à la connaissance de la W.V.D. par lettres :

D 3410/17 W 2062 du 23 Juillet 1941 et

D 153940/4 W 2241 du 4 Septembre 1941

Les demandes présentées par l'E.B.D. de PARIS-SUD aux Régions du Sud-Ouest et du Sud-Est n'étant pas conformes à ces dispositions, la S.N.C.F. demande à la W.V.D. de bien vouloir faire surseoir à leur application jusqu'à ce que la S.N.C.F. ait été appelée à connaître les instructions de la W.V.D. et comme cela a été fait au mois d'Août à examiner avec elle les conditions dans lesquelles elles pourraient sans inconvénient être réalisées.

Signé : LE BESNERAIS

W.V.D. Paris  
 Division des Chemins  
 de fer  
III/ E AZ AW

Paris, le 14 mai 1942.

Direction Générale de la S.N.C.F.

16 MAI 1942

WV 598

Paris

Copie au Service du Mouvement de la S.N.C.F.  
 Paris

Objet: Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.Référence: Sans.

Les attentats répétés contre les trains SF et d'autres agressions contre les membres de la Wehrmacht donnent à nouveau l'occasion d'exiger que les trains de la Wehrmacht et les parties de trains mises à la disposition de la Wehrmacht dans les trains du trafic commercial fassent l'objet d'un examen particulièrement attentif au point de vue de leur état de marche, ainsi que d'une visite. Avant la mise en service des trains ou parties de trains, il faut absolument s'assurer que des matières explosives ou autres moyens de sabotage n'y aient pas été dissimulés ou placés ouvertement. Après la mise en service, il faut aussi que les voyageurs et surtout leurs bagages fassent l'objet d'une surveillance quant à des actes de sabotage qu'on aurait l'intention de perpétrer.

L'attention de tous les agents responsables de la circulation des trains et de la bonne marche du trafic voyageurs doit être attirée d'une façon particulièrement pressante sur l'observation de ces points de vue.

Il y a lieu, dans la mesure du possible, de faire participer le service de surveillance générale et locale à la visite des trains et à la surveillance des voyageurs. Les EBD ont reçu des instructions pour se mettre en rapport avec les Régions au sujet de l'utilisation du service de surveillance générale et locale;

La WVD Paris vous prie de lui confirmer pour le 20-5-1942 que suite a été donnée à cette lettre et de joindre une copie des instructions que vous aurez données aux Services sous vos ordres.

s:v.Tippelskirch

1 ORIGINAL TRANSMIS  
 AU SERVICE  
 M 16-5

Service Central  
du Matériel

N° 22620 Tw

MM. les Directeurs de l'Exploitation  
des Régions Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest,  
Sud-Est

Je vous prie de rappeler aux visiteurs du Matériel Roulant, à leurs dirigeants et aux agents d'inspection, l'importance particulière qui s'attache à la parfaite exécution de la visite et à l'application exacte des instructions de service (graissage, freinage, roulement, etc ....) pour le matériel roulant à voyageurs utilisé dans les trains de la Wehrmacht ou dans les trains du trafic commercial dont des véhicules ou parties de véhicules sont mis à la disposition de la Wehrmacht.

P. le Directeur et p.o.,  
signé : FIGARD.

*Copie envoyée à T le 20 Mai 1942.*

Prière de bien vouloir retourner ce carbone à M. DUGAS après signature.

*1915  
Surveillance des  
Trains de voyageurs*

*D 155940/4*

*20 Mai 1942*

SR.

- 3 pièces jointes -

*1.3290*

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie d'une lettre de la W.V.D. Paris du 14 mai et la réponse que nous lui faisons parvenir, relatives à la surveillance à effectuer dans les trains de voyageurs utilisés en totalité ou en partie par l'Armée allemande (Trains SF, T.C.C., transports isolés, ou parties de trains du service commercial).

Si la S.N.C.F. peut et doit procéder aux visites techniques (visites des boîtes d'essieux, des bandages, des organes de frein et de roulement, etc...) des véhicules qu'elle met à la disposition des voyageurs quels qu'ils soient, elle n'effectue en temps normal aucune visite de surveillance du matériel du genre de celles visées par la W.V.D. - Néanmoins nous n'avons pas cru devoir nous refuser à donner suite à cette demande des Autorités allemandes, la sécurité du trafic français lui-même étant en jeu, mais à la condition expresse que les visites en question soient effectuées à la fois par un de nos agents et un agent allemand du Service de surveillance.

Par contre, la S.N.C.F. n'a, ni les moyens matériels (nos Services de Surveillance générale sont, ainsi que vous le savez, complètement absorbés par la lutte contre les vols), ni qualité pour effectuer sur les voyageurs eux-mêmes et sur leurs bagages une surveillance de police dans le sens indiqué par la W.V.D. - Nous avons donc avisé la W.V.D. que nous saisissions le Gouvernement français de cette question de son ressort.

Nous nous permettons de vous proposer de saisir de cette affaire le Colonel PAQUIN qui pourrait, si vous le croyez opportun, faire appel auprès du Délégué à Paris du Chef allemand des Transports (Général KOHL) de la lettre du 14 mai de la W.V.D. Paris pour autant qu'elle prescrit à la S.N.C.F. de prévoir des mesures que la S.N.C.F. n'est pas qualifiée pour prendre elle-même.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

~~LE DIRECTEUR GENERAL,~~

*Le Président du Conseil d'Administration*

*Signé: FOURNIER*

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.

Prière de bien vouloir retourner ce carbone  
à M. DUGAS après signature.

1915  
Copie est adressée à M. le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.

20 MAI 1942 ab.

D.H. 5740/4

- 2 pièces jointes -

3.3290

WEHRMAGHT VERKEHRS DIREKTION PARIS,  
Rue de Berri, 29.

Référence : Votre lettre III/E Az Aw du 14 mai 1942.

Objet : Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.

Comme suite à la lettre du 14 mai 1942 de la W.V.D. Paris dont ci-dessus référence, la S.N.C.F. fait connaître qu'en ce qui concerne la visite technique (graissage, freinage, roulements, etc...) du matériel roulant à voyageurs utilisé dans les trains de la Wehrmacht ou dans les trains du trafic commercial dont des véhicules ou parties de véhicules sont mis à disposition de la Wehrmacht, elle renouvelle les instructions que possèdent déjà sur ce sujet ses Services d'exécution, et attire l'attention de ces Services sur l'importance particulière qui s'attache à ce que ces instructions soient strictement appliquées aux trains ou parties de trains de voyageurs utilisés par la Wehrmacht. Ci-joint copie des dites instructions.

Pour ce qui concerne les visites autres que les visites techniques -visites de surveillance du matériel (visites des banquettes, placards, bogies, etc...) effectuées en vue de s'assurer, avant la mise à disposition des voyageurs, qu'aucune matière explosive ou autres moyens de sabotage n'ont été dissimulés ou placés ouvertement dans les véhicules des trains en question- la S.N.C.F. attire l'attention sur les sujétions qu'une telle mesure va entraîner pour elle étant données les difficultés de tous ordres qui absorbent déjà l'activité de son personnel des Services de surveillance des gares et des trains; néanmoins, dans l'intérêt général, et pour assurer la sécurité de son exploitation, la S.N.C.F. pense que de telles visites pourraient être effectuées par des agents de la S.N.C.F., mais il sera nécessaire que ces visites soient faites avec un représentant du Service allemand de surveillance générale et locale, ainsi que la W.V.D. semble d'ailleurs le préciser dans sa lettre du 14 mai. Nous rédigerons dans ce sens les instructions à nos Services d'exécution dès que vous nous aurez donné votre accord.

Enfin, pour le dernier point concernant la surveillance des voyageurs eux-mêmes et de leurs bagages, effectuée selon le point de vue indiqué par la W.V.D., cette surveillance pose une question de police du ressort du Gouvernement français que la S.N.C.F. saisit immédiatement.

Nous n'avons pas en effet qualité pour effectuer sur les voyageurs eux-mêmes et sur leurs bagages une surveillance de police du genre de celle indiquée par la W.V.D.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE RESNERAIS

6  
p 6/11/42  
D 155940/4

SERVICE TECHNIQUE  
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

POUR ATTRIBUTIONS

H.V.D. PARIS

Signé : LE BESNERAIS

E 36 L 1 Bmas  
W 13212 a

Traduction

*concernant* PARIS, le 3/11/1942

*M. P. (5 voir avec lui)*  
Direction Générale de la S.N.C.F. PARIS

même lettre au Service Central du Mouvement

OBJET : Service de surveillance générale et locale  
de la S.N.C.F.

REFERENCE : III AZ Aw du 14/5/42

Nous vous rappelons la lettre précitée et vous demandons d'appliquer les mesures prises à l'époque également aux trains occupés par des ouvriers allant travailler en ALLEMAGNE. Les EBD ont été invitées à prendre contact avec les Régions au sujet des accords à réaliser.

Signé : MÜNZER

AVISE : SERVICE TECHNIQUE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE  
Pour attributions

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

COPIE à M. le Président FOURNIER, M. FILIPPI, M. le  
Chef de la Délégation Communications,  
M. VAGOGNE, M. LEGUILLE, M. le Chef du Ser-  
vice de Liaison S.N.C.F. - H.V.D. BRUXELLES

*M. DUBOIS*  
Services : T - C - P -

W 3247  
D 155940/4

Tournées de surveillance  
supplémentaires sur les  
Régions du Sud-Est et  
du Sud-Ouest

23 Mai 1942

WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION  
Rue de Berri PARIS

Les Régions du Sud-Ouest et du Sud-Est ont été saisies par l'E.B.D. PARIS-SUD d'une demande tendant à ce que soit renforcée, d'une façon générale, la surveillance des voies pendant la période du 1er au 4 Mai dernier ; pour déférer à cette injonction de la W.V.D., des surveillances ont été organisées à raison de :

- 4 tournées par jour sur les lignes où ne se faisaient normalement qu'une ou deux tournées journalières,
- 2 tournées par jour sur les lignes où ne se faisaient qu'une tournée hebdomadaire,
- 2 tournées de nuit sur toutes les lignes sus-visées.

A un ordre donné de façon aussi formelle mais aussi de façon aussi générale, les deux Régions intéressées ne pouvaient, en effet, qu'adopter un dispositif de surveillance sérieusement renforcé, mais cela n'a pas été sans dommage pour les équipes d'entretien parmi lesquelles a dû être prélevé le personnel des tournées : c'est ainsi que chaque jour la S.N.C.F. a dû prélever environ 1400 agents sur un effectif de l'ordre de 4.900 en service sur les lignes surveillées. Ces chiffres sont assez éloquents par eux-mêmes pour que la W.V.D. puisse apprécier les graves répercussions que pourraient avoir des décisions de cette espèce si elles devaient se répéter : les services d'entretien de la S.N.C.F. se verraient privés d'une partie de leurs moyens pour assurer un entretien suffisant des lignes dont ils ont la responsabilité, alors que d'ores et déjà ces moyens, du fait même des circonstances, sont réduits.

Au surplus la S.N.C.F. rappelle encore ses interventions antérieures (lettres D 155940/4 des 19 Janvier et 7 Mai 1942) pour préciser sa position en matière de surveillance : il ne lui incombe pas d'assumer la responsabilité d'une surveillance de police, pour laquelle elle ne dispose d'ailleurs ni des moyens ni des compétences nécessaires ; son rôle se limite à une surveillance d'ordre technique sur l'état et le fonctionnement de ses installations, laquelle ne peut suffire, à elle seule, à toute garantie contre des tentatives de malveillance.

La véritable sécurité consiste à mettre en ordre un dispositif approprié de surveillance de police et c'est auprès de l'administration de l'Etat et de la Police qu'il convient d'intervenir pour l'organiser.

(s) LE BESSERAIS

AVISE : SERVICE CENTRAL V

COPIE à M. le Président FOURNIER - M. le Chef de la Délégation "Communications"  
M. VAGOUE - M. FILIPPI - M. LEGUILLE - M. ADAM (D) - M. DUGAS  
SERVICES M, T, P.

15/2/43

D 155940/4-

R.F.D. PARIS  
230 LI HaasN 14875 a TRAJUNCTION

PARIS, le 12 Février 1943

A la Direction Générale  
de la S.N.C.F. - PARIS

*W. A. G. G. G. G.*

*My*

Réf. : Votre lettre N 3887 du 3/1/1943.  
OBJET : Renforcement des tournées en vue  
d'empêcher les actes de sabotage sur les  
lignes de la S.N.C.F.

Les nombreux cas de sabotage de ces  
derniers temps, notamment en pleine voie,  
ne permettent pas actuellement le  
relâchement des mesures de surveillance  
prescrites. Nous ne sommes donc, pour  
le moment pas à même de donner une suite  
favorable à la demande de la S.N.C.F.  
Au surplus, les agents de la S.N.C.F.  
ne sont pas seulement chargés de la  
garde, mais aussi du contrôle de la  
superstructure.

Signé : MÜNZER

AVISÉ : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES  
Pour attributions

COPIE à MM. le Président FOURNIER - M. FILIPPI -  
M. VAGOGNE - M. le Chef de la Délégation  
"Communications" - M. DUGAS - M. le Chef  
du Service de Liaison SNCF-HVD BRUXELLES  
Services M-T-P- M. LEGUILLE

Signé : LE BESNERAIS

F

D 155940/4  
W 4236*W. Besnerais*

9 Avril 1943

HAUPTVERKEHRSDIREKTION  
29, rue de Berri - PARIS**OBJET** : Prévention contre les attentats  
**REFERENCE** : Lettre HVD E 36 L 1 Bmas du 31/3/43

En réponse à la lettre citée en référence j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai entretenu M. le Ministre de la Production Industrielle et des Communications de l'appel que vous me demandez d'adresser aux agents de la S.N.C.F. pour qu'ils redoublent de vigilance et d'énergie dans leur coopération à la lutte contre les attentats.

Le Ministre est bien d'accord sur l'intérêt que présenterait cet appel, mais pour donner à celui-ci plus d'autorité en le plaçant dans le cadre de la politique gouvernementale, il estime que c'est à lui d'en prendre l'initiative; il doit, très prochainement, nous écrire à ce sujet et nous communiquer le texte à afficher dans tous les lieux de travail.

Je ne manquerai pas de vous adresser aussi tôt, comme vous me le demandez, 3 copies de l'appel en question.

J'ajoute que c'est déjà notre pratique d'attribuer des gratifications pour la prévention contre les attentats commis dans les emprises du Chemin de fer. Nous persévérons dans tous les cas où elle est de nature à empêcher les actes de sabotage.

Le Directeur Général,  
(s) LE BESNERAISAVISE : SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL  
COPIE : Pt FOURNIER - M. FILIPPI-  
M. DUGAS - Services M-T-V-C-

*Copie pour M. Dugas*

Ministère de la  
Production Industrielle et des  
Communications

Direction des Chemins de fer

Service de la Main d'Œuvre

AD/SN 155

15 Avril 1943

*MS*

Le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production  
Industrielle et aux Communications

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer  
88, rue Saint-Lazare,  
PARIS

Objet : Mesures de prévention contre les attentats sur les voies  
ferrées

La lutte contre les attentats auxquels sont actuellement soumi-  
ses les installations du chemin de fer exige au premier chef la mise  
en application de mesures de prévention.

Je vous adresse ci-joint un appel aux cheminots, les invitant à  
une vigilance de tous les instants pour prévenir ces attentats.

Je vous demande de bien vouloir faire procéder à l'affichage de  
cet appel dans tous les lieux de travail.

Je vous prie d'autre part de prévoir l'attribution de gratifica-  
tions et autres récompenses en faveur des cheminots qui se sont tout  
particulièrement distingués dans l'action contre les attentats ; elles  
devront être suffisamment importantes pour intéresser les agents à  
apporter leur concours actif à cette lutte nonobstant les risques  
qu'ils encourent et être proportionnées aux résultats donnés par ce  
concours ; toute prévention d'acte de sabotage se traduit en effet  
pour la S.N.C.F. par d'importants avantages d'ordre matériel et finan-  
cier dont il est équitable de tenir compte pour la fixation des récom-  
penses.

En outre, les agents qui se seraient tout spécialement distingués  
dans l'action préventive contre les attentats, par leur courage, leur  
initiative et leur présence d'esprit pourraient recevoir les récompen-  
ses d'ordre moral (citations à l'ordre de la région ou de la S.N.C.F.),  
et, dans les situations d'une gravité exceptionnelle, des récompenses  
gouvernementales (médaille de courage et de dévouement du Ministère  
de l'Intérieur, citations à l'ordre de la Nation, etc ...).

Je vous serai obligé de bien vouloir me faire connaître les  
mesures que vous aurez décidées comme suite à la présente communi-  
cation.

Le Ministre, Secrétaire d'Etat  
à la Production Industrielle et aux Communications,  
(s) J. RICHELONNE

PARIS, le 12 Avril 1943

**CHEMIN TH.**

Les attentats contre les installations des chemins de fer se multiplient.

Vous connaissez la gravité des risques que de tels actes font courir aux voyageurs et à vous-mêmes. Mais vous devez savoir aussi que toute désorganisation des Services, toute destruction de marchandises pèsent en définitive sur l'économie française, et sur celle-ci seulement.

Vous aimez votre métier.

Vous voulez que le ravitaillement de la Nation soit assuré.

Vous savez que l'ordre est indispensable à la vie, au relèvement du Pays.

Je vous demande à tous, quelles que soient vos fonctions, une vigilance de tous les instants pour prévenir ces attentats.

Ainsi vous protégerez vos installations, votre matériel, des transports indispensables à la vie de tous, des voyageurs qui ont foi en vous.

Ainsi vous serez Bons Cheminots et Bons Français.

LE MINISTRE  
SECRETARIE D'ETAT A LA PRODUCTION  
INDUSTRIELLE ET AUX COMMUNICATIONS

(s) Jean BIGNELONNE

p 18/7/43

H.V.D. PARIS  
E 36 L 1 Buss

N 17706 a

A la S.N.C.F.  
Direction Générale  
PARIS

PARIS, le 14 Juillet 1943

OBJET - Actes de sabotage

Ces derniers temps on a commis dans les gares et surtout dans les dépôts de locomotives des actes de sabotage qui n'ont pu être commis par des personnes étrangères au service que s'il n'y avait aucune surveillance locale.

Nous considérons donc comme d'une nécessité urgente que les régions appliquent toutes les mesures de protection nécessaires. Citons à titre d'exemple :

1) dans les dépôts de locomotives et les ateliers de l'Entretien (EAW et parties d'ateliers des dépôts) il faut que la surveillance des locomotives et des installations soit effectuée d'une façon plus rigoureuse par le personnel. Il faut rendre en premier lieu responsable de l'exécution des mesures de surveillance les chefs des établissements ou leurs adjoints pour l'ensemble des installations et, pour les différentes subdivisions à l'intérieur de l'établissement, les organes de surveillance locaux institués à cet effet.

Il faut communiquer les listes établies au service allemand compétent pour la surveillance du service français.

2) Pour rendre plus difficile pour les personnes étrangères au service l'entrée des dépôts et des ateliers, il faut immédiatement vérifier l'état de toutes les clôtures et réparer les dégâts éventuels. Il faut limiter au minimum le nombre des accès. Dans le cas des passages libres il faut s'assurer qu'aucune personne étrangère ne peut entrer sans subir un contrôle.

3) Il faut davantage faire appel au service de surveillance générale de la S.N.C.F. pour protéger les dépôts et ateliers contre les actes de sabotage. Non seulement il faut qu'il fasse des rondes dans les services à des moments différents, surtout en dehors des heures effectives de travail et pendant les pauses, mais il faut aussi que, pour faire des sondages, il visite les valises et munettes des agents qui viennent prendre leur travail et que, à l'intérieur du service, il contrôle les personnes présentes pour voir si elles font partie de la section d'atelier et pour voir pour quel motif elles y séjournent.

Nous vous prions de faire immédiatement le nécessaire. Tous les agents doivent être instruits jusque dans les détails sur leur rôle

AVIS : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES Pour attributions  
SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

Signé : LE BESNERAIS

COPIE à MM. le Président FOURNIER - FILIPPI - Le Chef de la Délégation Communications - DUGAS -  
Services M et P

de surveillance. Il faut sans cesse leur répéter aux séances d'instruction etc..., quels dangers ces sabotages font courir au peuple français et aux cheminots français. Nous ne voulons pas méconnaître que le personnel appartenant à la S.N.C.F. remplit loyalement les tâches souvent compliquées qu'on lui impose et qu'il s'efforce d'assurer la collaboration. Mais nous ne pouvons laisser subsister aucun doute sur le fait que, si les actes de sabotage persistent dans les dépôts, ateliers et gares, on doit s'attendre à ce qu'on demande des comptes aux organes de surveillance responsables.

Nous vous prions de nous confirmer l'exécution de ces mesures.

Signé : GRUNDT.

**OBJET : Actes de sabotage**

Le 22 Juillet 1943

V.R. E 36 L1 Bmas du  
14/7/43D 155940/4  
W 4693HAUPTVERKEHRSDIREKTION  
29, rue de Berri, PARIS

Par sa lettre du 14 Juillet, la H.V.D. a demandé à la S.N.C.F. de prendre un certain nombre de mesures destinées à prévenir les actes de sabotage dans les gares et les dépôts de locomotives.

La S.N.C.F. croit d'abord devoir appeler l'attention de la H.V.D. sur le fait que, d'après les règles de droit en vigueur en FRANCE, il appartient aux organismes d'Etat d'organiser la surveillance des établissements de toute nature contre les attentats et d'en assurer la répression. En conséquence, les dirigeants des établissements ne sauraient être rendus responsables des incidents résultant de l'insuffisance des mesures de police.

Quoi qu'il en soit, pour répondre à la demande de la H.V.D., la S.N.C.F. va rechercher les mesures propres à améliorer, dans la limite de ses possibilités, la surveillance des dépôts et ateliers, et donner des instructions en conséquence.

1°) Elle a déjà fait des démarches pour que le service des gardes de voies et communications participe à cette surveillance. Le Secrétaire d'Etat aux Communications a été saisi de la question.

2°) En outre, des instructions ont été données pour que la surveillance exercée localement par des agents des dépôts et ateliers soit renforcée dans la mesure du possible. Mais il ne faut pas se dissimuler que les difficultés considérables que rencontre actuellement la S.N.C.F. dans l'exécution des transports et l'entretien du matériel par suite de l'insuffisance de ses effectifs ne pourront qu'être aggravées sérieusement par le développement d'un service de surveillance confié aux agents du chemin de fer. Dans les ateliers et dépôts, en particulier, le personnel affecté à ce service de surveillance devra être prélevé, en fin de compte, sur les effectifs déjà insuffisants affectés aux réparations de locomotives ou de wagons. Cette mesure ne pourra donc être envisagée que dans des limites réduites variables avec les établissements et fonctions de leurs possibilités.

3°) Enfin, l'organisation des rondes effectuées par les agents du Service de Surveillance Générale des grandes gares sera revue dans toute la mesure compatible avec la faiblesse des effectifs et avec la nécessité de poursuivre une sévère répression des vols, de façon à les faire coopérer pendant la nuit à la surveillance des dépôts.

La S.N.C.F. est bien d'accord, par ailleurs, pour faire vérifier l'état des clôtures et réparer les dégâts éventuels. Elle appelle toutefois l'attention de la H.V.D. sur le fait que les dépôts ou ateliers d'entretien de wagons attenants aux grandes gares ou triages ne peuvent pas être séparés

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL  
COPIE à MM. FOURNIER - FILIPPI - de BEAUVILLE - DUGAS  
Services M - V - Toutes Régions

de ces derniers par des clôtures.

Des instructions seront données, enfin, pour que des visites de valises et musettes des agents soient effectuées par sondage, ainsi que des vérifications d'identité des personnes présentes dans les ateliers ou dépôts.

Les agents chargés de la surveillance recevront des instructions précises sur leur rôle.

Pour répondre au dernier paragraphe de votre lettre, nous ajoutons qu'à maintes reprises les cheminots de tous grades ont eu leur attention appelée sur la gravité des conséquences des attentats et sur le devoir qu'a tout agent de la S.N.C.F. de les combattre.

La façon dont le personnel de la S.N.C.F. exécute son service montre bien qu'il a compris l'importance que joue le chemin de fer dans la vie du pays et la nécessité primordiale de maintenir en bon état le matériel et les installations.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS

---

COPIE transmise à M. le Directeur de l'Exploitation  
Région Est - Nord - Ouest - Sud-Ouest - Sud-Est

Comme suite aux indications données verbalement au cours de notre dernière réunion, vous voudrez bien donner toutes les instructions utiles tendant à l'amélioration de la surveillance dans les grands ateliers, dépôts et ateliers d'entretien et portant en particulier sur les points suivants :

1°) Renforcement, suivant les besoins et dans les limites des possibilités, de la surveillance par les agents des établissements;

2°) Lorsque ce sera possible, participation du service de surveillance générale à l'organisation de rondes dans les établissements du Matériel et de la Traction;

3°) Examen en liaison avec les dirigeants régionaux ou locaux du service des gardes de voies de communication, de la participation de ce service à la surveillance;

4°) Organisation de visites par sondages des musettes et valises des agents, vérification de l'identité des personnes pénétrant dans les établissements ou y stationnant;

5°) Vérification et remise en état des clôtures.

Vous voudrez bien me rendre compte pour le 1<sup>er</sup> août des mesures prises.

Le Directeur Général,

(s) LE BESNERAIS

---

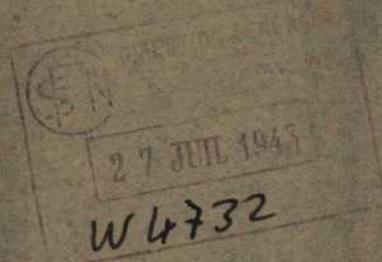
COPIE transmise à M. PORCHEZ, Directeur du Service V  
M. TUJA, Directeur du Service M  
M. BARTH, Directeur du Service P

Le Directeur Général.

47 JUIL 1943

Juillet

1943



M. Toupin

D144741

HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS  
29, rue de Berri

**Objet** - Droit du personnel allemand de surveillance des Chemins de fer de donner des ordres aux Services actifs français

**Référence** - Lettre E 30 B1 Bau du 2 Juin 1943.

Par lettre D.144.812/1 du 23 Juin dernier, la S.N.C.F. a informé la H.V.D. PARIS qu'elle demandait à M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications de lui préciser ses instructions antérieures relatives aux attributions respectives du personnel allemand de Surveillance et des Services actifs de la S.N.C.F. en lui précisant, notamment, si les mesures prévues devaient également être appliquées dans la zone nouvellement occupée.

M. le Secrétaire d'Etat vient de faire savoir à la S.N.C.F. que, en ce qui concerne les observations présentées au cours de la conférence du 13 Avril par les représentants de la H.V.D. en ce qui concerne les conditions d'application des mesures prévues permettraient de conclure que leur demande rentrait dans le cadre des conventions d'armistice et que, en conséquence, le champ d'application de ces mesures était limité à la zone occupée.

Toutefois, étant donné que la Convention pour l'exécution des transports militaires en zone nouvellement occupée a été ratifiée le 10 Juin, c'est-à-dire postérieurement à l'entrevue du 13 Avril, M. le Secrétaire d'Etat estime que c'est dans le cadre de cette convention que les rapports entre les représentants locaux des autorités allemandes et de la S.N.C.F. doivent dorénavant être réglés ; il se propose d'entretenir M. le Président MUNZIER lors d'une prochaine conférence, de cette question et il a chargé la S.N.C.F. d'envisager la H.V.D.

Le Directeur Général,  
(s) LE BESNERAIS

Copie à M. le Président FOURNIER, M. le Lt-Colonel de BEAUVILLE - M. FILIPPI - M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services M - T - V - C - A - P - F -

12 Août 1943

D 155940/4

**Objet : Garde des  
Installations du  
chemin de fer.**

Monsieur le Ministre,

Tt 1447/2

Par lettre VTV GVG 134, du 20 Avril, nous vous avons adressé la liste mise à jour des installations de production et de traction électrique en vous confirmant nos demandes antérieures de bien vouloir faire assurer la surveillance de ces installations par les organismes de police, dépendant des Pouvoirs Publics. Le 15 Juillet, sous N° D 155940/4, nous vous avons rendu compte des actes de sabotage commis dans les dépôts de CARNOULES et de TROYES, et nous vous avons demandé d'intervenir pour faire garder les principaux établissements du matériel et de la traction : une liste de 70 dépôts et de 7 grands ateliers était jointe à la lettre ci-dessus. Enfin, le 5 Août (N° VTV S III.1033), à la suite de directives reçues de la H.V.D. BRUXELLES, nous avons attiré votre attention sur la nécessité d'étendre les mesures de sécurité aux postes de pompage .

Ainsi qu'elle vous l'a exposé à plusieurs reprises, la S.N.C.F. ne dispose pas des moyens nécessaires pour faire assurer par son personnel la surveillance destinée à prévenir les attentats, et qui relève de l'ordre public.

Mais les incidents se multiplient avec une gravité croissante. Dans la nuit du 7 au 8 Août, d'importants sabotages ont été commis au dépôt de CHALONS-sur-MARNE : des bombes ont été placées sur 21 locomotives dont 19 furent avariées. La technique et les engins employés sont les mêmes qu'à TROYES et à CARNOULES, mais le nombre des locomotives atteintes est beaucoup plus élevé. Dans la nuit du 10 au 11 Août, deux machines ont été sabotées avec le même procédé pendant leur stationnement au dépôt de St-FLORENTIN.

Nous sommes donc en présence d'une organisation extrêmement étendue dont l'activité peut avoir de très graves conséquences pour les transports.

Bien entendu, ces incidents préoccupent beaucoup les autorités allemandes qui ont invité la S.N.C.F. à développer la garde et les rondes que nous avons dû faire assurer en plusieurs points par notre personnel, malgré la situation de nos effectifs. Certains Services de surveillance allemands ont fait savoir à nos dirigeants

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux Communications.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

COPIE à : MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - LEGUILLE -  
M. DUGAS - Services M, V, P -

d'établissement qu'ils les rendraient responsables des incidents. Au dépôt de La Villette, le chef d'établissement a été informé, le 10 août, qu'en cas de sabotage, 10 otages seraient désignés dans le personnel du dépôt et emmenés dans un camp de concentration ; des mesures plus sévères encore pourraient être appliquées.

Nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de faire prendre d'urgence les décisions nécessaires pour que les établissements du chemin de fer fassent l'objet des mesures de protection qui s'imposent ; il est de toute nécessité, d'une part, d'arrêter le développement, extrêmement inquiétant, des incidents qui sont susceptibles de créer des perturbations très sérieuses dans les transports, d'autre part, de ne pas exposer nos agents, dont la tâche est déjà si difficile, à des mesures de répression injustifiées qui pourraient avoir, en outre, sur l'attitude du personnel d'exécution, des conséquences extrêmes.

La surveillance des établissements du matériel et de la Traction est particulièrement difficile. Les dépôts ne sont jamais complètement protégés par des clôtures ; les installations à surveiller ont une grande étendue ; le service y exige, à toute heure du jour et de la nuit, des mouvements d'agents dont beaucoup n'appartiennent pas à l'établissement ; on peut s'y dissimuler très facilement derrière des machines, surtout la nuit, où la défense passive ne tolère qu'un éclairage très réduit.

Nous sommes intervenus tout récemment auprès de la H.V.D. PARIS en vue d'obtenir de larges dérogations aux règles d'extinction des lumières. Mais devant l'ampleur prise par les sabotages, il n'est pas douteux que la surveillance exige, pour être efficace, non seulement des effectifs suffisants, mais encore des spécialistes armés en liaison étroite avec les autres organismes de la police locale ou régionale.

La garde des dépôts et des ateliers indiqués sur la liste que nous vous avons adressée le 15 Juillet nous paraît à faire de toute urgence ; nous évaluons à un millier l'effectif nécessaire<sup>(1)</sup>.

Nous vous demandons de bien vouloir nous faire connaître d'urgence les dispositions qui auront été prises.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments de haute considération.

Le Directeur Général Adjoint,  
(s) BERTHELOT.

(1) On peut estimer à 12 agents environ l'effectif nécessaire par établissement (1 poste de 12<sup>h</sup> de nuit de 8 agents et 1 poste de 12<sup>h</sup> de jour de 4 agents).

PARIS, le 18 Août 1943

H.V.D. PARIS

N 36 Ll Bmas  
N 18957 aObjet : Attentats  
contre les trainsA la Direction Générale de la S.N.C.F.  
PARISRéf. : W 4738 du  
29/7/43

"Service Central M pour examen et projet de réponse. Nous faisons pour le mieux, mais notre responsabilité ne peut pas être engagée en cas d'attentat.

(s) BERTHELOT"

La S.N.C.F. en tant qu'Administration exploitante est seule responsable de l'état parfait des voitures en circulation. Pour exécuter les mesures nécessaires à cet effet, elle dispose de ses techniciens qui sont tenus de vérifier les voitures minutieusement avant leur départ. A cet effet, il ne faut pas que ces agents inspectent les voitures seulement à l'extérieur, mais aussi qu'ils passent à l'intérieur des compartiments. A notre avis, cela ne comporte aucun travail supplémentaire important s'ils regardent en même temps dans les filets à bagages, sous les sièges et dans les couloirs pour voir s'il n'y aurait pas des bagages abandonnés. La possibilité d'accomplir ce service est d'ailleurs admise dans votre lettre susvisée. Nous ne pouvons pas admettre votre demande d'y faire participer le service de patrouille allemand, car l'interposition d'organes de surveillance différents pourrait conduire à des malentendus au point de vue de la responsabilité. Puis que, à la suite des attentats commis à l'intérieur des voitures des civils français aussi ont souvent subi un dommage, déjà pour cette raison la S.N.C.F. devrait bien avoir un intérêt spécial à faire visiter au préalable les voitures.

Nous vous demandons donc de donner des instructions à vos Services actifs.

signé : WYHER.

D 144812/1  
D 223/13*W. Touegne*

22 Août 1943

Monsieur le Ministre,

A la suite de la lettre E 30 B 1 Ba que la H.V.D. PARIS nous avait adressée le 29 Mars 1943 au sujet de la compétence que posséderait le personnel de surveillance allemand pour "intervenir dans l'exploitation", vous avez eu le 15 Avril un entretien avec le Président MÜNZER.

Dans une lettre du 15 Avril 1943, adressée au Président MÜNZER, vous avez précisé les positions prises par les parties au cours de cet entretien. Vous insistiez notamment "sur la nécessité de respecter le principe de l'unité de direction et de responsabilité et, à cet effet, d'éviter toute solution intermédiaire entre celle du simple contrôle par l'administration allemande et celle de l'exploitation directe par ses soins". Le Président MÜNZER vous avait fait savoir, d'ailleurs, qu'il n'envisageait pas la mise en oeuvre de nouvelles méthodes dans l'application des textes de la Convention d'Armistice.

Or, par lettre E Pr 21 du 25 Juillet 1943, dont ci-joint copie, la H.V.D. PARIS nous a prescrit l'application de certaines mesures concernant l'utilisation des locomotives. Nous lui avons répondu par une lettre, dont la copie est également ci-jointe, en lui faisant savoir que nous vous rendions compte des mesures qu'elle prescrivait.

Il nous apparaît, en effet, que cette lettre marque un nouveau degré d'ingérence de la H.V.D. dans les détails de l'exécution du service de la S.N.C.F. En particulier l'examen systématique par les E.B.D. de tous les roulements de machines préalablement à leur mise en vigueur ne saurait être considéré comme une mesure relevant du simple droit de contrôle que doit exercer l'administration allemande en vertu de la Convention d'Armistice sur les lignes de zone occupée dont elle ne prend pas directement en main l'exploitation.

Des mesures de cette nature, outre les inconvénients qu'elles présentent au point de vue technique, ont des répercussions de plus en plus marquées sur l'état d'esprit du personnel et particulièrement des dirigeants qui, au milieu des difficultés croissantes de toutes sortes ont fait preuve jusqu'ici d'un très grand dévouement.

Il est à craindre qu'elles leur fassent perdre progressivement la confiance dans leurs Chefs et qu'elles sèment peu à peu le découragement dans leur esprit.

Monsieur le Ministre,  
Secrétaire d'Etat à la Production  
Industrielle et aux Communications

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL  
Copie à M. le Président FOURNIER  
M. FILIPPI - M. VAGOGNE  
M. DUGAS - Services M - V -

J'ai donc cru devoir porter ces nouvelles mesures et les conséquences qu'il faut fatalement en attendre à votre connaissance dans la pensée que vous désireriez sans doute appeler de nouveau, à la première occasion favorable, l'attention des Autorités allemandes sur cette question.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil  
d'Administration,

(s) FOURNIER

28 Août 1943

D 155940/4

lère

**Objet : Attentats  
contre les trains**

HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS

29, rue de Berri

En réponse à votre lettre E 36 Ll Bmas du 18 Août 1943, nous vous confirmons le point de vue de la S.N.C.F. en ce qui concerne les visites non techniques du matériel à voyageurs, qui vous avait été à nouveau exposé par notre lettre D 155940/4 du 29/7/43.

Toutefois, dans le but d'assurer une plus large garantie à la sécurité des transports, nous avons proposé à notre Gouvernement une solution susceptible de donner satisfaction à votre demande.

Cette solution consiste à faire effectuer la visite de l'intérieur des voitures (banquettes, filets, etc ...) par le personnel des gardes-communications dans les gares de formation où il s'en trouve.

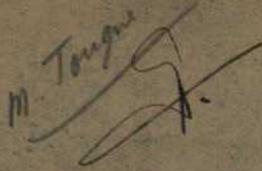
Nous insistons vivement pour que cette visite soit effectuée contradictoirement avec le service allemand de surveillance, non seulement pour bien situer les responsabilités, mais encore pour que la tâche des gardes ne soit pas rendue impossible surtout lorsqu'il s'agit des trains exclusivement réservés à la Wehrmacht (S.F., T.G.O.).

Dès que notre Gouvernement nous aura fait connaître son approbation, et que vous nous aurez donné votre accord sur la solution proposée, les instructions nécessaires sont établies pour les services intéressés.

Le Directeur Général,  
signé : LE BESNERAIS.

3 Septembre 1943

D 155940/4

*M. Toupin*  


Monsieur le Ministre,

Comme suite à l'entretien que nous avons eu le 23 août 1943 au sujet des visites non techniques des trains de voyageurs qui nous avaient été demandées par les autorités allemandes, j'ai l'honneur de vous proposer de confier l'exécution de ces visites au personnel des gardes-communications.

Toutefois, pour éviter d'engager seulement la responsabilité de ces fonctionnaires, et pour leur faciliter la tâche dans certains trains (trains de permissionnaires, transports de troupes, tranches "W" des grands trains), je suis d'avis d'insister vivement pour que cette visite soit faite contradictoirement avec les services allemands de surveillance, tout au moins dans ces trains.

Je vous adresse ci-joint copie de la lettre N 36 L 1 Bms du 18 août de la H.V.D., ainsi que la copie de la réponse d'attente qui y a été faite dans le sens indiqué ci-dessus.

Par ailleurs, je vous informe qu'une étude rapide entreprise par les Régions, en accord avec les Dirigeants des gardes-communications, permet de fixer à environ 1.000 le nombre des gardes supplémentaires qui seraient nécessaires s'il était décidé d'effectuer la visite préalable de toutes les voitures de trains de voyageurs circulant sur les lignes de la S.N.C.F.

Il ne paraît cependant pas que le recrutement d'un effectif aussi élevé de gardes doive être déjà envisagé. En effet, il semble préférable, le principe de la visite des trains étant admis, de ne pas proposer à la H.V.D. l'application de la mesure à tous les trains et dans toutes les gares de formation, mais de lui soumettre un programme limité :

- à la visite des rames des trains SF au départ de leurs gares de formation ;
- à la visite des tranches W des grands trains (rapides et express) au départ de PARIS et de quelques grandes gares.

Dans ces conditions, le nombre des gardes supplémentaires pourrait être réduit à environ 250.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir si ces propositions rencontrent votre accord et si la réponse définitive à la demande de la H.V.D. peut être basée sur elles.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

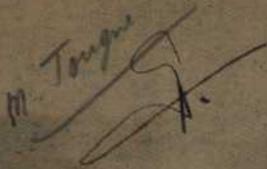
Le Directeur Général,  
 signé : LE BESNERAIS.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
 Production Industrielle et aux Communications.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT  
 COPIE à : MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - LEGUILLE -  
 DUGAS - Services T, C, P -

3 Septembre 1943

D 153940/4

*M. Toupin*  


Monsieur le Ministre,

Comme suite à l'entretien que nous avons eu le 23 août 1943 au sujet des visites non techniques des trains de voyageurs qui nous avaient été demandées par les autorités allemandes, j'ai l'honneur de vous proposer de confier l'exécution de ces visites au personnel des gardes-communications.

Toutefois, pour éviter d'engager seulement la responsabilité de ces fonctionnaires, et pour leur faciliter la tâche dans certains trains (trains de permissionnaires, transports de troupes, tranches "y" des grands trains), je suis d'avis d'insister vivement pour que cette visite soit faite contradictoirement avec les services allemands de surveillance, tout au moins dans ces trains.

Je vous adresse ci-joint copie de la lettre N 36 L 1 Bess du 18 août de la H.V.D., ainsi que la copie de la réponse d'attente qui y a été faite dans le sens indiqué ci-dessus.

Par ailleurs, je vous informe qu'une étude rapide entreprise par les Régions, en accord avec les Dirigeants des gardes-communications, permet de fixer à environ 1.000 le nombre des gardes supplémentaires qui seraient nécessaires s'il était décidé d'effectuer la visite préalable de toutes les voitures de trains de voyageurs circulant sur les lignes de la S.N.C.F.

Il ne paraît cependant pas que le recrutement d'un effectif aussi élevé de gardes doive être déjà envisagé. En effet, il semble préférable, le principe de la visite des trains étant admis, de ne pas proposer à la H.V.D. l'application de la mesure à tous les trains et dans toutes les gares de formation, mais de lui soumettre un programme limité :

- à la visite des rames des trains SF au départ de leurs gares de formation ;
- à la visite des tranches W des grands trains (rapides et express) au départ de PARIS et de quelques grandes gares.

Dans ces conditions, le nombre des gardes supplémentaires pourrait être réduit à environ 250.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir si ces propositions rencontrent votre accord et si la réponse définitive à la demande de la H.V.D. peut être basée sur elles.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Directeur Général,  
 signé : L. BESNERAIS.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
 Production Industrielle et aux Communications.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

COPIE à : MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOCNE - de BEAUVILLE - LEGUILLE -  
 DUGAS - Services T, C, P -

Ministère de la Production  
Industrielle et des Commu-  
nications

PARIS, le 10 Septembre 1943

-----  
Direction des Chemins de fer

-----  
Service Technique  
Le Bureau

-----  
Surveillance des dépôts et  
ateliers de chemins de fer

*W. Touque*  
Le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux Communications

à Monsieur le Directeur Général de la  
Société Nationale des Chemins de fer Français.

En raison de la multiplication des actes de malveillance dans les établissements de la Traction, sur laquelle vous avez appelé mon attention, j'ai demandé à M. le Chef du Gouvernement, Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur, de prier le Service de la Garde des Communications d'organiser au plus tôt la surveillance des principaux dépôts et ateliers du chemin de fer.

Au cours des pourparlers qui ont précédé mon intervention auprès du Chef du Gouvernement, le nombre des établissements à garder avait été fixé successivement, à titre indicatif, à 7 ateliers et 70 dépôts, puis à 20 ateliers et 100 dépôts.

Afin de me permettre d'apprécier dans quelles conditions pourra s'effectuer la surveillance envisagée, je vous prie de m'adresser d'urgence, comme vous l'avez fait pour les installations électriques (postes et sous-stations), la liste complète des ateliers et dépôts qui vous paraissent devoir être gardés, en les classant par ordre d'urgence et en précisant ceux qui le sont déjà, - ces renseignements étant à fournir pour chacune des deux zones.

Je ne verrais d'ailleurs que des avantages à ce que la Société Nationale se rapproche dès maintenant des Directeurs locaux de la Garde des Communications et examine avec eux les dispositions pratiques à prendre pour que d'ores et déjà soit assurée tout au moins la surveillance des ateliers et dépôts les plus importants, sans attendre que soient intervenues les mesures d'ensemble applicables à la totalité du programme envisagé.

Le Ministre Secrétaire d'Etat  
à la Production Industrielle et aux Communications,  
(s) BICHELOUNE .

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL - Projet de réponse à la signature  
de M. le Directeur Général -  
COPIE à : MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - DUGAS - Services M, V, P -  
*Signé : LE BESNEHAIS*

D 61341/6  
20/9/43

S.N.C.F.

18 Septembre 1943

Service Central des  
Installations FixesDestructions par actes  
de sabotagePrise en charge des  
dépenses de remise en  
étatVst AGI 4  
1CONFIDENTIEL

Monsieur le Directeur Général,

Devant l'extension considérable du nombre des attentats, il devient très souhaitable de définir la situation de la S.N.C.F. en vue du règlement ultérieur des travaux de remise en état ou de renouvellement des installations détruites ou détériorées par les actes de sabotage et de déterminer éventuellement les mesures conservatoires qu'il conviendrait de prendre.

Si les destructions de l'espèce pouvaient être considérées comme résultant du "fait des hostilités", il n'y aurait pas de question nouvelle à résoudre. Mais il ne paraît pas possible, et c'est l'avis du Service du Contentieux, de considérer d'office les destructions dues à des attentats ou des actes de sabotage comme résultant du fait des hostilités.

Pour la réparation des dégâts dus au fait des hostilités, la situation est la suivante :

L'Article III de la Convention relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre établie le 9 Septembre 1939 prévoit que les dépenses engagées par la S.N.C.F. à la demande de l'Autorité militaire pour procéder au renouvellement ou à la réparation d'installations ou de matériel détruits ou détériorés du fait des hostilités lui seront remboursées par l'Etat, et le protocole élaboré par la S.N.C.F. et soumis au Gouvernement français pour l'application de cette convention précise que les travaux de remise en état seront considérés d'office comme effectués à la demande de l'Autorité Militaire lorsqu'il s'agit d'installations fixes affectées à la circulation, à la formation, à la déformation, au garage et à la traction des trains, d'installations fixes de sécurité, ou lorsqu'il s'agira de réparer des avaries légères au matériel roulant.

Par lettre du 7 Avril 1942, M. le Président a soumis au Ministre une liste des installations dont il conviendrait de considérer la réparation comme demandée une fois pour toutes par l'Autorité Militaire et pour lesquelles les frais de réparation seraient, par suite, à la charge de l'Etat. Dans sa réponse, en date du 28 Mai 1942, le Ministre

AVIS : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES - "D'accord. Préparer lettre du Président au Ministre d'accord avec O, X et E"

Copie à M. FILIPPI - M. DUGAS - Services X et E -

Signé : LE BESNERAIS

n'a pas accepté notre interprétation de la convention du 9 Septembre 1939 en ce qui concerne les réparations faites depuis l'Armistice, mais a prescrit d'inscrire les dépenses en question à un compte spécial. M. le Président par lettre du 15 Juillet 1942 a maintenu son point de vue, en insistant sur le fait que l'article 13 de la Convention d'Armistice stipule expressément que le Gouvernement français devra veiller à ce que les moyens et voies de communications de toute nature demeurent dans l'état dans lequel ils se trouvaient au moment où cette convention a été signée et à ce qu'ils ne soient endommagés d'aucune façon ni détruits. Le Ministre n'a pas répondu.

Le même raisonnement vaut pour les dégâts causés par les attentats ; aussi je pense qu'il conviendrait d'obtenir du Ministre l'assimilation des dégâts causés par les attentats à ceux causés du fait des hostilités et propose d'envoyer une lettre au Ministre dans ce sens, rappelant d'ailleurs celle du 15 Juillet 1942.

Si le Ministre accepte notre proposition, nous n'aurons pas de mesures conservatoires spéciales à prendre pour réserver nos droits, à la suite de destructions résultant d'attentats ou de sabotages. Dans le cas contraire, il conviendra d'examiner si, en dehors de l'inscription de ces dépenses à un compte spécial, il n'y a pas d'autres mesures conservatoires à prendre.

A ce sujet, M. LECLERC du SABLON vient de me communiquer une circulaire du syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique qui préconise les mesures résumées ci-après :

- 1°) avertir le procureur de la République ;
- 2°) porter plainte contre inconnu ;
- 3°) se pourvoir éventuellement devant le Conseil de Préfecture en vue d'une action en indemnité pour charges extra-contractuelles ou d'une demande de dommage-intérêt pour faute de service ;
- 4°) Saisir le service du contrôle des distributions d'énergie électrique.

Il est à noter, pour ce dernier point, que nous fournissons déjà bi-mensuellement au Chef de la Délégation française à PARIS pour les communications, de la Commission d'Armistice, un relevé de tous les incidents de guerre en zone occupée : bombardements, mitraillages, attentats ... avec, pour chaque incident, l'indication approximative des pertes éprouvées sans que nous ayons d'ailleurs aucune précision sur l'usage de ces renseignements.

En ce qui concerne particulièrement les installations de production et de distribution d'énergie électrique de la S.N.C.F., elles ne peuvent que suivre, à mon avis, le sort des autres installations de la S.N.C.F. nécessaires à la circulation des trains ;

le protocole précité mentionne d'ailleurs explicitement les installations fixes affectées à la traction des trains ; la lettre du 7 Avril également précitée mentionne les bâtiments de production, transport et distribution d'énergie électrique et, d'une façon générale, toutes les installations dont le non rétablissement aurait paralysé le service.

Le Directeur,

(s) PORGHEZ

Surveillance des dépôts  
et ateliers des chemins  
de fer

21 Septembre 1943

D 155940/4

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 10 Septembre (Service Technique - 2<sup>ème</sup> Bureau), vous avez demandé que la S.N.C.F. établisse la liste complète des ateliers et dépôts qui nous paraissent devoir être gardés.

J'ai l'honneur de vous adresser la liste ci-jointe dans laquelle nous avons réparti tous nos établissements en trois ordres d'urgence.

Pour établir ce classement, nous avons considéré à la fois l'importance propre de chaque établissement, la consistance de ses installations, son rôle dans le fonctionnement des transports et sa vulnérabilité.

La plupart des entretiens de voitures et de wagons ont été placés en 3<sup>ème</sup> urgence, bien que certains d'entre eux soient assez importants, parce que les sabotages y ont été jusqu'ici très rares.

Le classement des dépôts de locomotives demeure assez arbitraire car les sabotages s'effectuent tantôt dans des établissements très importants, tantôt dans des dépôts secondaires.

Vous estimez, d'autre part, avantageux que la S.N.C.F. se rapproche dès maintenant des Directeurs locaux de la Garde des Communications et examine avec eux les dispositions pratiques à prendre pour que d'ores et déjà soit assurée tout au moins la surveillance des ateliers et dépôts les plus importants.

J'ai l'honneur de vous informer que les ordres utiles ont été donnés dès le mois de Juillet aux Directeurs de l'Exploitation des Régions pour qu'ils se mettent en rapport avec les Dirigeants régionaux ou locaux du Service des Gardes de Voies de Communication en vue de la participation de ce Service à la surveillance. Les pourparlers ont au reste abouti partiellement, et sur les listes jointes, nous avons souligné les établissements pour la surveillance desquels la garde intervient.

Mais les résultats varient d'une Région à une autre et montrent que les autorités locales n'attachent pas la même importance à la surveillance des chemins de fer ou disposent de ressources très différentes.

Les sabotages se poursuivant à une cadence inquiétante avec tous les dangers qui en résultent pour le fonctionnement des transports et la responsabilité des dirigeants de nos établissements, nous vous demandons de hâter l'exécution des mesures qui s'imposent en confiant à la Garde des Communications la surveillance de chacun de nos établissements avec le conseil technique dans chacun d'eux d'un représentant de la S.N.C.F.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Directeur Général,  
Signé : LE BESNERAIS.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production  
Industrielle et aux Communications - Direction des Chemins de fer -  
Service Technique - 2<sup>ème</sup> Bureau

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL  
COPIE à MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - DUGAS  
SCTV M - V - P

16 Octobre 1943

N° 24040/59 Tw

D 2446/5

Monsieur le Ministre,

Il arrive assez fréquemment dans les circonstances actuelles que des wagons de particuliers soient avariés au cours de déraillements consécutifs à des actes de sabotage.

De jurisprudence constante, l'acte de sabotage doit être considéré comme un cas de force majeure et, si aucune faute ne peut être reprochée à la S.N.C.F., sa responsabilité de transporteur est dégagee.

Les frais de réparation des wagons doivent donc être supportés par le propriétaire.

La ligne de conduite que nous avons dès lors adoptée est la suivante. Lorsqu'un wagon de particulier a été avarié au cours d'un déraillement dû à un attentat, nous demandons au propriétaire son accord de principe pour la réparation à ses frais du véhicule. Nous tenons à sa disposition les rapports administratifs établissant qu'il y a bien eu acte de sabotage. Une fois cet accord acquis, la S.N.C.F. effectue, conformément au tarif P.V. N° 29, la remise en état de l'infrastructure et laisse au propriétaire le soin d'effectuer ou de faire effectuer à ses frais, les réparations de la superstructure. Si celui-ci refuse de donner son accord, la réparation n'est pas entreprise.

Or, un certain nombre de propriétaires de wagons avariés au cours de déraillements dûs à des attentats ont refusé dernièrement de prendre à leur charge les frais de réparation. Observant strictement la position indiquée ci-dessus, nous avons, dans ce cas, conservé le wagon dans son état actuel, laissant au propriétaire le soin d'agir comme il l'entendrait.

La situation ainsi créée n'est pas toutefois sans inconvénients.

Bien que la position de principe que nous prenons en invoquant la force majeure soit, en droit, indiscutable, il peut arriver, en fait, que dans certaines hypothèses des fautes soient relevées contre la S.N.C.F. et que sa responsabilité soit ainsi retenue. Dans ce cas, nous aurions à régler, outre le coût des réparations, une indemnité pour privation de jouissance.

A l'opposé, le propriétaire, lorsque la force majeure sera reconnue, nous sera redevable de sommes importantes au titre des

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux Communications,  
245, Boulevard St-Germain, PARIS

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL -

COPIE à : MM. FILIPPI - VAGOGNE - DUGAS - M - V - C - F - X -

frais de stationnement et de chômage.

Dans les deux hypothèses, il est réellement inopportun de laisser naître et s'accroître de telles créances.

Enfin, sur le plan de l'intérêt public, il est souhaitable que l'économie du pays ne demeure pas privée d'un nombre important de véhicules réparables.

La politique des Comités de gestion n'est pas uniforme ; si certains, se rangeant à notre manière de voir, ont incité les propriétaires à prendre à leur charge le montant des réparations, d'autres ont pris une attitude qui encourage leurs ressortissants à ne pas donner leur accord à la S.N.C.F.

Dans cette situation, nous sommes amenés à penser que la solution résiderait dans une intervention de votre part, au besoin par voie de disposition légale ou de réquisition, prescrivant à la S.N.C.F. d'entreprendre dans tous les cas la réparation de l'infrastructure des wagons de particuliers avariés par suite d'actes de sabotage, lorsque ces wagons sont réparables, et de mettre le propriétaire en demeure de réparer la superstructure. La S.N.C.F. entreprendrait ensuite le recouvrement du montant de la réparation de l'infrastructure en intentant l'action nécessaire contre le propriétaire. La disposition légale que vous prendrez pourrait éventuellement spécifier que le propriétaire devra, préalablement à la réparation de son wagon, verser à la S.N.C.F. une provision représentant une fraction des frais de réparation.

Rien ne s'oppose au surplus à ce que la législation qui interviendra à la fin des hostilités assimile à des dommages de guerre les avaries résultant d'actes de sabotage et autorise ainsi les propriétaires à se faire indemniser par l'Etat.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire parvenir vos instructions.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Directeur Général,  
signé : LE BESNERAIS.

Y 7/1/44

Commandant Militaire  
en FRANCE

PARIS, le 23 Octobre 1943

Division Administrative 2/1.

AZ : Vju 821.535.43

A la Délégation Générale du Gouvernement  
Français pour les territoires occupés  
PARIS

OBJET : Pouvoir donné à la H.V.D. PARIS

En vertu du § 11 de l'Ordonnance du 12/12/42 relative à la protection de la puissance Occupante (Bulletin des Ordonnances, page 457), j'ai conféré à la H.V.D. PARIS le pouvoir d'attribuer des missions de surveillance en spécifiant qu'elle est autorisée à requérir le personnel des Administrations françaises des Chemins de fer et des Voies fluviales (fonctionnaires, agents et ouvriers) pour exécuter des missions de surveillance dans le ressort de ces deux Administrations.

Par ailleurs, j'ai conféré au même service le pouvoir prévu au § 22 de l'Ordonnance précitée d'imposer des prestations de services et des prestations en nature en ce sens qu'il est autorisé à exiger du personnel des Administrations françaises des Chemins de fer et des Voies fluviales des prestations de services pour autant qu'il s'agisse de protéger l'ensemble de l'organisation de ces Administrations contre des actes de sabotage.

Je vous prie de prendre note de ce qui précède et d'aviser le Ministère français des Communications.

Pour le Commandant Militaire  
Le Chef de l'Administration Militaire,

P.O.

Signé : Von OERTZEN

Division de la Justice

Copie à la H.V.D. PARIS

comme suite à sa lettre du 12/10/43 (E 36 L 1 Bmas),  
avec prière de prendre note.

Pour copie conforme  
Signé : SCHEUTZ R.I.

P.O.

Signé : DR Von OERTZEN

H.V.D. PARIS  
E 36 Ll Bms

Le 23 Octobre 1943

*W. Taupier*

Votre lettre MG 20 W 4693  
du 22/7/43

Direction Générale de la S.N.C.F.  
PARIS

**Objet : Mesures préventives contre les actes de sabotage dans les dépôts et ateliers**

Par sa lettre susvisée, la S.N.C.F. croit devoir faire remarquer que, d'après les principes du droit applicables en FRANCE, il incombait aux Services de l'Etat de prendre l'initiative de faire surveiller les installations de toute nature et d'assurer la lutte contre les actes de sabotage. Cette manière de voir peut à la rigueur se défendre dans des circonstances normales. Mais dans des périodes agitées, chaque entreprise a, à notre avis, le droit, voire le devoir de prendre des mesures de légitime défense et d'organiser la protection de ses installations dans la mesure du possible. Une étude faite dans les différents dépôts a permis de conclure qu'avec un peu de bonne volonté, on pourra également appliquer encore des mesures de protection efficaces dans les établissements de la S.N.C.F. Ainsi, par exemple, on a pu établir qu'il est presque impossible aux employés de l'établissement lui-même, munis de bagages à main et également aux personnes étrangères au service, venant du côté ouvert de la gare, de pénétrer dans un dépôt, sans passer par un contrôle.

Dans un autre dépôt, au contraire, toute personne étrangère au service peut y pénétrer, même de jour, avec un paquet sous le bras, en dehors de tout contrôle et y circuler librement, tant qu'il lui plaira, parmi les locomotives immobilisées. Les gardiens affectés à la surveillance ne se soucient nullement de leurs obligations, mais passent leur temps à lire les journaux ou font la conversation par groupe. Il est même arrivé que dans un autre dépôt les gardiens ont profondément dormi la nuit, de sorte qu'ils ne se sont même pas rendu compte de la visite. Il y a là sans aucun doute des négligences graves de la part des organes de surveillance subalternes. Car ce qui est possible à un chef de dépôt, doit également l'être à un autre. Nous ne désignerons pas cette fois-ci nommément ces Services négligents et ne demanderons pas de sanctions contre les coupables. Mais nous vous demandons encore une fois de rappeler les Chefs à l'accomplissement de leur devoir et d'attirer leur attention sur les conséquences qu'entraînera pour eux la non-observation des prescriptions qu'ils ont reçues.

En même temps, nous estimons qu'il est de la plus grande importance qu'on applique également dans les ateliers de réparation et d'entretien des mesures énergiques qui rendent impossibles les actes de sabotage fréquents ces derniers temps.

Nous vous demandons de nous faire connaître les mesures de protection que vous envisagez d'appliquer, ainsi que les mesures que vous avez déjà appliquées parmi celles annoncées par votre lettre susvisée.

(s) SPALDING

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL - "P. examen et projet de réponse" signé : LE BESNERAIS  
Copie à M. le Pt-FOURNIER  
M.le Lt-Colonel de BRAUVILLE-M. FILIPPI - DUGAS - Services M - V - P -

PARIS, le 11 Novembre 1943

Cabinet

NOTE

ORGANISATION DE LA GARDE DES DEPOTS ET ATELIERS DU  
CHEMIN DE FER

Au cours des derniers mois, les actes de sabotage commis sur le chemin de fer, qui s'étaient pratiquement limités jusqu'alors à des déboulonnages de rails en voie courante, ont commencé à revêtir la forme d'attaques du matériel roulant, dans les dépôts et ateliers du chemin de fer.

Cette forme de sabotage est particulièrement grave, car elle provoque la destruction ou l'immobilisation pour une longue période d'un nombre élevé de machines. C'est ainsi que 19 locomotives ont été détruites ou gravement endommagées en une nuit à LAROCHE-MIGANNES, 7 à LYON-BOUCHE, 6 à CANNONVILLE, 7 à TERGMINE.

Or, il faut à tout prix maintenir à son niveau actuel le parc de locomotives du chemin de fer, déjà considérablement réduit depuis trois ans.

Il est donc indispensable d'organiser une garde efficace des dépôts et ateliers.

L'annexe I ci-jointe comporte le classement par ordre d'urgence des établissements dépendant de la S.N.C.F. : 110 dépôts et 25 ateliers y figurent en première urgence. Quant aux principaux ateliers de l'industrie privée participant aux réparations du matériel roulant de la S.N.C.F., l'expérience montre qu'il faut également les surveiller. L'annexe II en donne la liste, qui comporte 30 établissements à classer en première urgence.

C'est ainsi un total de 165 établissements dont il faut en première urgence assurer la garde.

Cette tâche ne peut présentement être assumée par le Service de Garde des Communications du Ministère de l'Intérieur. Tel qu'il est constitué, celui-ci ne parvient qu'à grand-peine à assurer la garde des longueurs considérables de voie courante qu'il a reçu mission de surveiller.

Il est donc nécessaire de prendre des dispositions spéciales pour résoudre le problème des dépôts et ateliers.

Ces dispositions pourraient comporter :

a) Le recrutement de 3.000 auxiliaires qui seraient fournis par le Commissariat Général à la Main-d'Oeuvre par prélèvement sur les classes

1943 et 1944. Ce recrutement serait effectué par priorité sur toutes les autres opérations de virements de main-d'oeuvre du Commissariat, ce qui est justifié par le caractère nettement bénéficiaire de l'opération, puisqu'il faut beaucoup moins de personnel pour prévenir les sabotages que pour en réparer les conséquences.

Ces auxiliaires seraient soigneusement sélectionnés, ce qui permettrait de constituer un personnel d'une qualité nettement supérieure à celle des requis civils que les Préfets adjoignent actuellement au Service de Garde des Communications pour la surveillance des voies courantes.

Ce ne seraient d'ailleurs que des agents temporaires, à l'opposé des agents titulaires du Service de Garde des Communications.

b) L'encadrement des 3.000 auxiliaires par quelques centaines d'agents titulaires du service de Garde des Communications vus à cet effet de la surveillance des voies courantes à celle des dépôts et ateliers.

L'effectif des titulaires du service des Gardes de Communications serait progressivement reconstitué à due concurrence.

c) La fourniture d'un armement adéquat au corps ainsi constitué.

Les équipes de saboteurs qui s'attaquent aux dépôts et ateliers sont constituées par de petits groupes d'hommes fortement armés.

Il serait donc illusoire de vouloir lutter contre eux sans pouvoir leur opposer un armement équivalent.

Il est donc nécessaire que les cadres soient dotés d'armes automatiques et les auxiliaires eux-mêmes de fusils ordinaires.

Telles sont les données générales suivant lesquelles le Gouvernement français propose d'organiser le corps de surveillance des dépôts et ateliers du chemin de fer.

Des précisions complémentaires seront données ultérieurement sur les modalités envisagées pour son commandement, son équipement, sa gestion, etc..., au fur et à mesure que les études actuellement poursuivies à ce sujet par les Ministères de l'Intérieur et des Communications seront parvenues à leur conclusion. A titre de première indication, il semble que le corps de surveillance des dépôts et ateliers doive être administré par le Ministère de l'Intérieur et relever de lui dans son activité proprement policière, mais qu'il doive tenir du Ministère des Communications les directives techniques précises absolument indispensables pour l'efficacité de son action.

(s) RICHKLONNE



Liste n° 2  
20 Septembre 1945

DEVOIS ET ATELIERS A FAIRE CARRIER EN ZONE OCCUPÉE

DEVOIS						Ateliers Locomotives	Etablissements voitures et wagons
Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est			
<u>Zone occupée</u> LOMOUYON MOO-WY- VINCENNES CHATREAU-HELIGNY SÉFIMAL LOMNY VINCUL LASCUVILLE	<u>Zone occupée</u> GALLAIS BOULOGNE ARRAS CANTREAI WINKERQUE	<u>Zone occupée</u> ARGENT-BOUL BOIS-COLOMBES MUSILL ARGENTAN CERIBOUIS EVRARD DREUX GRANVILLE CHARBRES ANGERS SAVERMAY DOL MORLAIX THOUARS NIORT CHAMP DE MARS	<u>Zone occupée</u> FOYIXES ARGOULEME BREYTONY	<u>Zone occupée</u> LES LAUNES DOLLE REVULINS			<u>Zone occupée</u> NOUILLY Retraite d'IVEY LIGNON BOYE
		<u>Zone occupée</u> PERPIGNAN	<u>Zone occupée</u> ALES LYON-VAISE MARDIER- ARNO VITRES LARDIG ANNEMASSE LOMBES-SAUMER	<u>Zone occupée</u> ALES MARDIER- ARNO VITRES LARDIG ANNEMASSE LOMBES-SAUMER	<u>Zone occupée</u> ALES MARDIER- ARNO VITRES LARDIG ANNEMASSE LOMBES-SAUMER	<u>Zone occupée</u> ALES MARDIER- ARNO VITRES LARDIG ANNEMASSE LOMBES-SAUMER	<u>Zone occupée</u> MARDIER- ARNO VITRES LARDIG ANNEMASSE LOMBES-SAUMER

F 17/11/43

Ministère de la Production  
Industrielle et des  
Communications

-----  
Direction des Chemins de fer

PARIS, le 13 Novembre 43

*D 11940/4*  
*W. Tanguy*  
*Dug*

LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT  
À LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ET AUX  
COMMUNICATIONS

à Monsieur le Directeur Général  
de la Société Nationale des Chemins de fer

Comme suite à vos communications des  
13 Juillet et 12 Août 1943 relatives à la  
garde des dépôts et ateliers du Chemin de  
fer et à votre lettre du 9 Novembre 1943 con-  
cernant celle des ateliers de l'industrie  
privée concourant à l'entretien et aux  
réparations du matériel roulant, je vous  
adresse ci-joint, à titre d'information,  
copie de la lettre que j'ai envoyée le  
11 novembre 1943 à M. le Général OBERG,  
Commandant Supérieur des S.S. et de la Police  
dans la Circonscription du Commandant des  
Forces militaires en FRANCE.

(a) MORANE.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL - Pour  
attributions - *Signé : LE BESNERAIS*

COPIE : MM. FOURNIER-FILIPPI-Chef de la Délég.  
cons. - VAGOGE - LEGUILLE - DUGAS -  
Services M - V - P -

16 Décembre 1943

B 155940/4

15 Sp. 980/0

Objet : Garde des  
installations du  
chemin de fer.

*M. Fournier*  
M  
Monsieur le Ministre,

Ainsi que nous vous l'avons signalé, les Services allemands des Chemins de fer nous ont demandé, à plusieurs reprises, de faire surveiller par notre personnel diverses installations de la S.N.C.F., en insistant sur le fait que, par leur connaissance des lieux et des points plus particulièrement sensibles, nos agents étaient mieux qualifiés que les requis civils pour exercer une surveillance efficace.

Nous avons, dans chaque cas, objecté que la S.N.C.F. ne disposait ni des effectifs ni de l'armement nécessaires pour assurer des mesures d'ordre qui relèvent indiscutablement de la police.

Je crois devoir vous signaler que, récemment, le Chef de l'E.B.D. de NANCY a demandé à la Région de l'Est de faire effectuer, en accord avec le Service des Gardes de Communications, une surveillance sur les requis civils et de veiller à ce que ces derniers s'acquittent bien de leurs fonctions.

Or, il appartient incontestablement au personnel d'encadrement, policiers, gendarmes, gardes des communications, d'exiger des requis civils une stricte application des consignes qu'a édictées le Service d'ordre : ce dernier est seul qualifié pour fixer les mesures nécessaires au maintien de l'ordre et assurer leur exécution. Nous ne pouvons, sur ce point, nous substituer aux pouvoirs compétents, puisque nous n'avons pas les moyens de le faire efficacement et qu'il ne servirait à rien, au point de vue des résultats, d'assumer une responsabilité qui ne nous incombe pas.

Nous avons donc répondu en ce sens.

Toutefois, pour faciliter la tâche de ceux qui ont la direction et la responsabilité des requis, et sans qu'il puisse pour cela en résulter une ambiguïté sur les attributions respectives du Service d'ordre et de la S.N.C.F., nous signalerons aux Autorités de police compétentes les cas où la surveillance nous paraît insuffisante ou inefficace.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,  
(s) FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux Communications.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

COPIE à : MM. FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - LEGUILLE - DUGAS -

M - T - V - P -

PARIS, le 17 Décembre 1943

E 21 Buktr 2 Basle

W 21440a

la Direction Générale de la S.N.C.F.  
PARIS

Objet : Emploi de projecteurs dans les dépôts pour prévenir les actes de sabotage

Référence : V/lettre W 3 199 du 5/11/43

Pour réduire le nombre des actes de sabotage contre les locomotives immobilisées, on a utilisé jusqu'alors, à titre d'essai, des projecteurs sur les plaques tournantes de CREIL et de MONTROUGE.

A priori, nous ne formulons aucune objection contre l'emploi de projecteurs dans le but susdit si les précautions suivantes sont prises :

1°) Il faut limiter par des écrans fixes le rayonnement des projecteurs de telle façon que le faisceau lumineux ne puisse pas dépasser l'horizontale ;

2°) Il faut, grâce à des manchons appropriés ou à des lamelles, ou à un système combiné de ces deux dispositifs, protéger les installations contre la vue des aviateurs ;

3°) Les projecteurs à grande dispersion ne conviennent pas, car il n'est pas permis de répandre beaucoup de clarté sur le sol ;

4°) Les projecteurs doivent être mis en action à l'aide d'un commutateur à poussoir pour que la durée de leur fonctionnement soit la plus courte possible; les poussoirs doivent être conçus de telle façon, que l'ampouille en aucun cas les bloquer par des moyens de fortune ;

5°) L'intensité des projecteurs reste encore à préciser au moyen d'essais, néanmoins les ampoules des phares d'autos courantes, par exemple 35 watts ou les ampoules normales jusqu'à 150 watts devraient suffire entièrement ;

6°) Les projecteurs ne doivent plus être mis en action à partir du moment où l'on transmet le message "danger aérien". Il faut déjà ne se servir des projecteurs qu'avec précaution quand on a reçu le message "VUE". Il faut faire le nécessaire pour que les messages soient transmis rapidement jusqu'au servant du projecteur;

7°) L'installation du projecteur ne doit se faire que lorsque l'A.B. l'a autorisée. Il faut joindre à la demande :

- 1 plan du lieu et du montage,
- 1 plan du projecteur, et spécialement du dispositif d'occultation,
- des indications concernant l'intensité, la transmission des messages d'alerte jusqu'au servant du projecteur et le mode de fonctionnement du phare.

(s) MUNKER

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL - Pour attributions

COPIE : MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - DUGAS  
Services M - T - V - P -

Garde des Dépôts et  
Ateliers

D 155940/4

20 Décembre 1943

M. Tanguy  
Monsieur le Ministre,

Par lettre du 2 Décembre, vous nous avez informés des mesures arrêtées pour assurer, par un corps spécial, encadré par la Garde des Communications, la surveillance d'établissements classés en 1ère urgence, à savoir : 110 dépôts, 25 ateliers de la S.N.C.F. et 30 ateliers de l'industrie privée réparant du matériel. D'autre part, vous nous avez demandé de donner les ordres utiles pour préparer l'application de ces mesures.

Les instructions que nous avons envoyées aux Directeurs de Région sont les suivantes :

1°) Dans chaque Région, il n'y aura comme représentant de la S.N.C.F. auprès de chaque Chef de Groupe de la Garde des Communications qu'un seul fonctionnaire. Ce sera, en principe, un Chef d'Arrondissement de la Traction. Un Chef de groupe de la Garde n'aura donc affaire à plusieurs représentants de la S.N.C.F. que si sa circonscription comprend des établissements situés sur plusieurs Régions.

2°) Les représentants de la S.N.C.F. devront entrer sans délai en rapport avec les Chefs de groupe de la Garde pour que les effectifs nécessaires à la surveillance des 165 établissements susvisés soient déterminés très rapidement.

3°) Dans chaque établissement de la S.N.C.F. gardé :

a) la S.N.C.F. donnera accès à ses cantines aux agents de surveillance, à titre onéreux ;

b) Un local sera mis à la disposition de ces agents pour servir de corps de garde, mais la S.N.C.F. n'aura pas à intervenir pour le logement ;

c) Un agent S.N.C.F., en principe, le Chef d'Etablissement, ou son Adjoint, sera "Conseiller Technique" du Service de la Garde des Communications pour l'établissement de la consigne de garde et les modalités d'application.

4°) Bien entendu pour les établissements qui ne sont pas classés en 1ère urgence, il conviendra au moins de conserver les mesures de surveillance en vigueur, sans réduction des effectifs (garde, requis ou police) actuellement utilisés.

Nous rappelons à ce sujet que le classement des établissements en première urgence est assez arbitraire et que, dès que le programme en cours sera réalisé, il y aura intérêt à étendre la surveillance du corps

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

Copie à M. le Lt-Colonel de BEAUVILLE - MM. FILIPPI - VAGOGNE - LEGUILLE-DUGAS  
Services M - T - V - P -

spécial aux établissements non classés en première urgence.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil  
d'Administration,

(s) FOURNIER

Monsieur le Ministre Secrétaire  
d'Etat à la Production Industrielle  
et aux Communications,  
Cabinet du Ministre

H.V.D. PARIS

TRADUCTION

E 36 L I g/Baas(0)

PARIS, le 27 Décembre 1943

W: 21.703 a

Direction Générale de la S.N.C.F.

P A R I S

*Handwritten:* 1185250/8

Objet - Réquisition d'agents de la S.N.C.F. pour des prestations de service en vue de la prévention d'actes de sabotage.

Le Commandant Militaire en France a, par lettre Az: Vju 82152543 du 23 Octobre 1943 adressée à la Délégation Générale du Gouvernement français, fait connaître à celui-ci qu'il avait conféré à la H.V.D. PARIS, en vertu du § 22 de l'ordonnance qui tend à protéger la puissance occupante (ordonnance publiée au Bulletin des Ordonnances du Commandant Militaire en FRANCE, N° 82 du 2 Janvier 1943), le pouvoir d'astreindre au nom de la puissance occupante des agents de la S.N.C.F. à des services en vue de protéger l'ensemble de l'organisation des Chemins de fer français contre des actes de sabotage. Si-joint, copie de la lettre en question.

Nous avons chargé de l'exécution de cette mesure les M.B.D., les Chefs des U.A., ainsi que les Directeurs des Ateliers qui ont été invités à aviser le Chef de l'Arrondissement intéressé quand on imposera une prestation de services.

La prestation de service s'applique à un champ d'activité déterminé d'un Etablissement à désigner dans chaque cas.

Nous vous demandons d'informer vos Régions, Arrondissements et tous vos Services locaux que ce pouvoir nous a été conféré et de les inviter à se conformer immédiatement aux ordres qui leur seront donnés dans le cadre de ce pouvoir pour leur éviter des sanctions pénales alors même qu'un ordre aura été donné verbalement.

Nous vous demandons de nous adresser une copie des instructions données à vos Régions.

(s) M Ü N Z E R

AVISE : SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL - Pour venir m'en parler demain matin à 9h.00 avec M/T/V.

COPIE à : M.M. le Président FOURNIER, FILIPPI, VAGOGNE, le Chef de la Délégation "Communications", DUGAS  
Services M, T, V, P.

Signé : LE BESNERAIS

29 DEC 1943

Décembre 43


 DIRECTION GENERALE  
 SECRETARIAT W  
 29 DEC. 1943  
 W 5527

D 144812/1  
D 41419/74

HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS

29, rue de Berri

Nous avons déjà attiré votre attention sur l'effet déplorable produit sur notre personnel par certaines menaces, dont celui-ci a été l'objet de la part de la police allemande, à la suite d'actes de sabotage dont il n'était pas responsable.

Nous croyons devoir porter à votre connaissance le fait nouveau ci-après qui vient de nous être signalé :

A la suite d'attentats commis le 17 Décembre dans les emprises du dépôt de BRIVE, deux officiers allemands du Service de la Sécurité de LIMOGES accompagnés d'une dizaine de gendarmes ou soldats allemands en armes se sont présentés, le lendemain à 17h45 au Chef de Dépôt. Après avoir fait rassembler le personnel, l'un des Officiers a demandé s'il y en avait qui étaient détenteurs d'explosifs et, dans l'affirmative, d'avoir à les remettre immédiatement ; puis il a lancé un appel en disant qu'ils étaient là pour assurer la sécurité et la tranquillité du personnel, qu'ils demandaient à ceux qui avaient encore un peu de raison ou de bon sens, de les aider à découvrir les coupables.

Il a ajouté que s'il n'était pas entendu et que si un autre sabotage se produisait, 10 étages seraient pris au hasard et fustillés sur-le-champ.

Nous protestons contre cette menace qui ne peut que décourager profondément notre personnel et aller à l'encontre des intérêts du service. A la suite d'entretiens qui ont eu lieu entre notre Ministre des Communications, la Police allemande et vos Représentants, les Autorités allemandes avaient, d'ailleurs, donné l'assurance que :

1°) elles ne prendraient contre le personnel de la S.N.C.F. à quelque degré de la hiérarchie que ce soit, aucune mesure qui ne soit justifiée par un soupçon fondé de participation aux actes de sabotage, la participation s'étendant soit à la confiance de tels

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

COPIE à : MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - DUGAS - MORANE

M - T - V - P

actes, soit au recel de leurs auteurs, soit enfin de la coopération effective à leur exécution ;

3°) quiconque accomplit loyalement sa tâche professionnelle ne saurait être rendu responsable d'un sabotage commis dans l'Établissement ou le Service placé sous son autorité ou être inquiété de ce fait.

Nous pensons que vous voudrez bien intervenir auprès des autorités intéressées pour éviter le retour de fait comme celui que je viens de relater, qui va directement à l'encontre des assurances qui nous ont été données.

Le Directeur Général,

SALVÉ LE BÉNÉFICIAIRE

y 31/12/43

La Direction du Service  
Ferroviaire de CHAMBERY

CHAMBERY, le 22 Novembre 1943

Monsieur le Chef du 10ème Arrondissement  
Exploitation

Concerne Délimitation des pouvoirs du personnel des Chemins de fer  
allemands vis-à-vis du personnel des gares françaises

Référence : Décision de la Direction Générale à PARIS n° E 30 B 1 Baü  
du 30/3 et du 19/4/43 adressée à la Direction et au  
Service de l'Exploitation à PARIS.

L'exécution rapide d'une mesure de service n'a pas été possible au 10ème arrondissement jusqu'à ce jour, parce que même dans les actions les plus simples il a toujours fallu prendre les ordres de l'Arrondissement et de la Délégation Technique à LYON, avant de passer à leur réalisation. Avant que l'ordre de la Délégation Technique parvienne ici, la mesure envisagée par nous était déjà caduque. Mais dans la plupart des cas, l'ordre tombait dans l'oubli, en sorte que, au bout de 2 ou 3 jours, nous devions faire rappeler la même affaire par notre Administration Supérieure à LYON.

Pour éviter, à l'avenir, ce cercle vicieux dans le travail que nous avons à faire en collaboration avec les Services français, je vous prie de vouloir bien mettre le personnel "des gares" (personnel exécutant) de votre Arrondissement au courant des mesures prises par notre Direction Générale à PARIS d'un commun accord avec la Direction et le Service de l'Exploitation de la S.N.C.F., consignées dans la "Décision de notre Dir. Gale N° E 30 B 1 Baü du 29/3 et du 19/4/1943". Le personnel allemand n'aura ainsi désormais à donner au personnel français que les instructions absolument indispensables et, par conséquent, inévitables.

Afin de me permettre de faire part aux services de mon ressort de la mise au courant des employés français, je vous demande de me communiquer aussitôt que possible, l'époque à laquelle je pourrai considérer que la totalité de votre personnel aura bien eu connaissance des dispositions réglementaires de la Direction, mentionnées ci-dessus.

L'Inspecteur Principal,

signature

31 Décembre 1943

Compétence des Services  
de Surveillance Allemands en  
Zone Sud

----

Monsieur le Ministre,

*M. Toupin*  
*[Signature]*

Par lettre du 15 Avril dernier, vous avez bien voulu m'adresser copie de votre lettre du 15 avril à M. le Président MUNZER mettant au point les questions de compétence des Services Allemands de Surveillance des Chemins de fer.

Aux termes de ces lettres, l'accord réalisé entre vous et M. le Président MUNZER, au cours de la conférence qui avait eu lieu le 13 Avril, ne concernait que la zone occupée.

Les instructions utiles avaient alors été adressées aux Régions et leur attention avait été tout particulièrement attirée sur le fait que cet accord ne concernait que la zone occupée.

Or, la Région du Sud-Est vient de me signaler que par lettre en date du 22 Novembre 1943, dont ci-joint copie, le Chef du Service local allemand de CHAMBERY a invité notre Chef d'Arrondissement Exploitation de CHAMBERY à appliquer sur son terrain, c'est-à-dire en zone non occupée, antérieurement au 1er mars 1943, les instructions de la H.V.D. PARIS traitant de la compétence du personnel de Surveillance Allemand pour donner des ordres aux Services actifs de la S.N.C.F.; ces instructions ne devraient concerner que la zone occupée suivant les termes de vos lettres du 15 avril précitées.

Je vous serais obligé de bien vouloir me confirmer que l'accord du 13 avril ne concerne bien que la zone occupée et qu'il n'y a pas lieu de donner satisfaction aux demandes des Services Allemands de CHAMBERY pour autant que ces demandes ne visent que la zone non occupée.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil  
d'Administration,

(s) FOURNIER

Monsieur le Ministre, Secrétaire  
d'Etat à la Production Industrielle et  
aux Communications

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

COPIE à : M. FILIPPI, M. VAGOCNE, M. le Chef de la Délégation "Communications"  
M. LEGUILLE, M. DUGAS  
Services M, T, V, C, A, P, E.

m 15/1/1944  
D 45250/8  
Wb 3209 a

COPIE pour Monsieur DUGAS

Hauptverkehrsdirektion  
BRÜSSEL

3 P 6 g/Bmas 553 (o)

BRÜSSEL, den 11 Januar 1944

An die Nationalgesellschaft der Französischen  
Eisenbahnen PARIS

durch die Hauptdelegation bei der H.V.D.  
BRÜSSEL

Betr.: Heranziehung von Bediensteten der S.N.C.F. zu Dienstleistungen  
zur Verhinderung von Sabotage.

Die H.V.D. PARIS hat die Generaldirektion der S.N.C.F. mit Schreiben vom 27/12/43 - E 36 L 1 g/Bmas (o) - beauftragt, ihre Regionen, Arrondissements und alle Aussenstellen zu unterrichten, dass der Militärbefehlshaber in Frankreich die H.V.D. PARIS ermächtigt hat, Bedienstete der S.N.C.F. namens der Besatzungsmacht zur Sicherung der gesamten Organisation der französischen Eisenbahnen gegen Sabotageakte zu Dienstleistungen heranzuziehen. Diese Ermächtigung des Militärbefehlshabers gilt auch für die H.V.D. BRÜSSEL. Wir ersuchen, uns von der Anweisung an Ihre Aussenstellen eine Abschrift zuzuleiten.

gez. Dr. FOKORNY

TRADUCTION

OBJET : Réquisitions d'agents S.N.C.F. pour un service de garde en vue  
d'empêcher des actes de sabotage.

Par lettre E 36 L 1 g/Bmas (o) du 27 Décembre 1943, la H.V.D. PARIS a chargé la Direction Générale de la S.N.C.F. d'aviser ses Régions, Arrondissements et tous les services locaux de ce que le Commandant Militaire en FRANCE a autorisé la H.V.D. PARIS à réquisitionner, au nom de l'autorité occupante, des agents S.N.C.F. pour la protection de l'ensemble des installations des chemins de fer français contre des actes de sabotage. Cette autorisation du Commandant Militaire est également valable pour la H.V.D. de BRUXELLES. Prière de nous faire tenir une copie de vos instructions données aux services locaux.

(s) Dr FOKORNY

Service de Liaison S.N.C.F. -  
H.V.D. BRUXELLES  
L.B. 7166/15

Transmis à M. le Directeur Général de la  
S.N.C.F. à PARIS

BRUXELLES, le 11 Janvier 1944  
Le Chef du Service de Liaison,  
(s) SCHNEIDER

Préavis à M. le Directeur du Service Central du Personnel

AVISE : SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL - Pour attributions (s) LE BESNERAIS  
COPIE à MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - DUGAS  
Services M - T - V - P

Y

Réf. : Votre lettre E 41 T4

14 Janvier 1944

Ia du 6 Janvier 1944

Objet : Mesures pour assurer  
le maintien de la  
main d'oeuvre sur les  
chantiersVeg 15 191-22  
17W 5594  
D 7030/4

Hauptverkehrsdirektion - PARIS

29, rue de Berri

Par lettre E 41 T4 Ia du 6 Janvier 1944, la H.V.D. reproche au Service Central des Installations Fixes de la S.N.C.F. d'avoir répercuté aux Régions la demande E 41 T4 du 22 Décembre 1943 sans indiquer un délai. La H.V.D. estime qu'il en résulte un retard de 10 à 15 jours et que le Ebau ne peut garantir que le maintien de l'effectif de la main-d'oeuvre sur les chantiers de la S.N.C.F. pourra être assuré.

Elle entend rejeter intégralement sur la S.N.C.F. la responsabilité des conséquences que pourra avoir un nouvel appauvrissement en main d'oeuvre.

Elle demande, en outre, qu'à l'avenir ses ordres soient exécutés dans les délais fixés.

La S.N.C.F. fait observer à la H.V.D. :

- 1°) que la lettre E 41 T4 du 22 Décembre 1943 de la H.V.D. ne fixait aucun délai de réponse et qu'on ne peut reprocher à la S.N.C.F. de n'avoir pas respecté un délai qui ne lui avait pas été précisé ;
- 2°) que l'établissement des listes nominatives demandées qui porte, pour la zone Nord sur un total d'environ 8.500 ouvriers, nécessite un délai total minimum de 15 jours.

Aucun Service de la S.N.C.F. ne tient en effet de pareille liste à jour. Il est donc nécessaire que les Services locaux (Arrondissements, Sections et Districts) demandent à chacune des entreprises travaillant sur leur territoire la liste nominative de leurs ouvriers occupés sur les chantiers de la S.N.C.F.

En conséquence, le Service Central des Installations Fixes ne pouvait mieux faire que de transmettre la demande de la H.V.D. aux Régions en leur prescrivant d'adresser d'urgence les listes directement aux ESD.

Les renseignements demandés devant être fournis aux E.B.D., la S.N.C.F. en avait conclu que les renseignements étaient à fournir pour la seule zone Nord. Or, le Service Central des Installations Fixes vient d'être saisi, le 10 Janvier, d'une demande analogue présentée par le Ebu de la H.V.D. à TOULOUSE concernant les chantiers de la zone sud de la Région du Sud-Ouest et tendant à obtenir la fourniture des listes nominatives d'ouvriers pour le 11 Janvier. Le Service Central des Installations Fixes a immédiatement prescrit à la Région du Sud-Ouest de fournir ces renseignements, mais il paraît impossible que le nécessaire puisse être fait dans un délai de 24 heures.

En outre, bien qu'aucune demande analogue n'ait encore été présentée

AVISE : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES

Copie à M. le Président FOURNIER - M. le Lt-Colonel de BEAUVILLE - M. FILIPPI  
M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services V et P -

par le Bbv de la H.V.D. à LYON , le Service Central des Installations Fixes invita la Région du Sud-Est à se tenir prête à fournir les mêmes renseignements pour les chantiers de la zone sud de la Région du Sud-Est dans le cas où ils lui seraient demandés.

La S.N.C.F. a donc fait, dans les délais les plus réduits, tout son possible pour donner suite aux demandes de la H.V.D. Elle ne peut être tenue responsable d'un retard dans la fourniture de ces renseignements, ni des conséquences qui pourraient résulter pour l'avancement des travaux indispensables à la bonne marche du service de nouveaux prélèvements de main d'oeuvre.

(s)LE BESNERAIS

19 Janvier 1944

D 153940/4  
D 45250/8M. Toupin  
Mey  
Monsieur le Ministre,

Par communication du 27 Décembre 1943, la H.V.D. PARIS a porté à notre connaissance une lettre adressée le 23 Octobre à la Délégation Générale du Gouvernement français pour les territoires occupés par le Chef de l'Administration Militaire en FRANCE et aux termes de laquelle ce dernier l'habilite à exiger du personnel de la S.N.C.F. des prestations de services destinées à protéger l'organisation du chemin de fer contre les actes de sabotage.

La H.V.D. nous invite à informer nos services de ce que, dans le cadre de la délégation ainsi reçue par elle, elle a donné pouvoir aux E.B.D., Chefs des U.A. et Directeurs des Ateliers. Elle ajoute que les fonctionnaires et agents de la S.N.C.F. auront à se conformer aux ordres qui pourront leur être donnés, même verbalement.

J'ai l'honneur, en vous transmettant copie de cette communication, de rappeler que, conformément au principe admis jusqu'à ce jour, la S.N.C.F. n'a pas à assurer elle-même la garde de ses installations. Ce principe est encore à la base de l'accord intervenu pour la surveillance de nos ateliers et dépôts à la suite de la Conférence qui a réuni le 29 Novembre 1943 les représentants du Ministère de l'Intérieur et du Ministère des Communications. Par dépêche du 2 Décembre 1943, vous nous avez notifié pour exécution les dispositions de cet accord et celles-ci ne prévoient l'intervention d'agents de la S.N.C.F. qu'à titre de "conseiller technique" du Service de la Garde des Communications.

La décision du Chef de l'Administration Militaire en FRANCE était en possession du Gouvernement au moment où ce dispositif général a été arrêté. Nous ne pensons pas, dans ces conditions, qu'elle puisse être regardée comme modifiant les règles d'ordre général auxquelles vous nous avez prescrit de nous tenir en la matière. Toutefois, nous vous serions obligés de bien vouloir nous le confirmer.

Aussi bien, est-il de notre devoir d'appeler votre attention sur les conséquences graves que ne saurait manquer d'avoir une telle décision quant au fonctionnement même de nos services. Sa mise en oeuvre nous exposerait, le cas échéant, à des prélèvements considérables de personnel et le danger serait d'autant plus grand que la H.V.D. a délégué ses pouvoirs aux U.A. et aux Directeurs d'Ateliers et a prévu qu'un simple ordre verbal de leur part suffirait.

Ainsi, sur simple décision des services locaux allemands,

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux Communications,  
244, Boulevard St-Germain, PARIS (7e)

AVISE : SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL

COPIE à : MM. FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - LÉQUILLE - DUGAS - M-T-V-P -

l'exploitation du chemin de fer pourrait, en certains points du territoire, se trouver compromise, et cela sans que la protection recherchée soit pour autant utilement assurée, tant en raison de la disproportion entre l'effectif mis en jeu et les installations à surveiller que par suite du peu d'efficacité d'une garde non armée contre des saboteurs eux-mêmes armés et entraînés.

En attente des indications que vous voudrez bien nous donner sur la position à prendre à l'égard de la H.V.D., nous avons adressé à celle-ci la lettre dont je vous demande de trouver ci-joint copie.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration,  
(a) FOURNIER.

19 Janvier 1944

D 45250/8  
D 155940/4  
W 5609

HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS  
29, rue de Berri

Objet : Réquisition d'agents de la S.N.C.F. en vue de la prévention des actes de sabotage.

Concerns : Votre lettre E 36 L I g/Bma (0) du 27 Décembre 1943.

Vous nous avez fait connaître, par lettre du 27 Décembre 1943, que vous chargiez les H.B.D., les Chefs des U.A. et les Directeurs d'Ateliers d'appliquer la décision prise le 23 Octobre 1943 par le Chef de l'Administration Militaire en FRANCE, et d'imposer, le cas échéant, des réquisitions de personnel aux Services de la S.N.C.F. en vue de protéger ses installations contre les actes de sabotage ; vous nous avez demandé d'inviter nos Services à se conformer immédiatement aux ordres, même verbaux, qui seraient ainsi donnés.

J'ai l'honneur de vous faire remarquer que cette décision est en contradiction avec le principe admis jusqu'à ce jour que la S.N.C.F. n'a pas à assurer la garde de ses installations et avec les mesures prises par le Gouvernement Français pour faire assurer la garde des Dépôts et Ateliers de la S.N.C.F. suivant un dispositif dans lequel les agents de la S.N.C.F. n'ont à intervenir que comme "conseillers techniques" du Service de la Garde des Communications.

Elle risque, d'autre part, à une époque où nous n'avons pas de personnel disponible, et où vous reconnaissez vous-mêmes que nos effectifs sont insuffisants, de nous priver d'une partie de notre personnel, et, par suite, de nuire à la bonne exécution du service.

La mesure paraît devoir être, enfin, de peu d'efficacité car la résistance que nos agents, démunis d'armes, pourront opposer à des saboteurs bien armés et bien entraînés paraît devoir être des plus réduites. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, dans le passé, la garde des voies de communications a toujours incombé à l'autorité disposant de la force armée et non au personnel des Chemins de fer.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous demander de bien vouloir réexaminer la question en vue d'éviter si possible que de nouveaux prélèvements soient encore opérés sur la main-d'oeuvre, déjà insuffisante, dont nous disposons ; quoi qu'il en soit, je me trouve dans l'obligation de saisir M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications de votre lettre du 27 Décembre 1943.

Le Directeur Général,  
signé : LE BESNERAIS.

Ministère de la Production  
Industrielle et des Commu-  
nications

PARIS, le 18 Février 1944

Direction des Chemins de fer

Le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production  
Industrielle, aux Communications et par intérim au  
Travail,

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la  
Société Nationale des Chemins de fer.

Au cours de la conférence du 16 Février 1944, M. le Général  
MANNES, Directeur de la Garde des Communications, m'a exposé qu'il  
disposait à l'heure actuelle de toutes les informations techniques  
nécessaires pour lui permettre de réorganiser la surveillance des  
points sensibles du chemin de fer (ateliers et dépôts de matériel  
roulant, grues de relevage, installations électriques, etc ...) mais  
que la question des voies courantes lui paraissait devoir être exa-  
minée de nouveau dans son ensemble.

Il n'existe pas en effet de programme cohérent de surveillance  
des voies courantes et le fait que telle section soit gardée plutôt  
que telle autre résulte bien souvent de l'initiative d'autorités  
locales françaises ou allemandes insuffisamment informées de l'im-  
portance relative de ces sections au point de vue général.

Afin de faciliter la tâche de la Direction de la Garde des  
Communications, je vous prie de bien vouloir établir un classement  
par ordre d'urgence des lignes qui, au point de vue de l'économie  
française, vous paraissent devoir faire l'objet d'une surveillance.

Ce programme devra m'être adressé dès son achèvement.

signé : MORANE.

AVISE : "Urgent - M pour examen et proposition d'accord avec T et V" -

COPIE à : MM. FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - LEGUILLE - DUGAS -

M - T - V - P-

Signé : LE BESNERAIS

Réparation de destruction  
à la suite de bombarde-  
ments ou d'actes de sabotage

VTV TX 22  
335

W 5846

*Urtigue*  
*My*

Le 6 Mars 1944

HAUPTVERKEHRS-DIREKTION PARIS  
29, rue de Berri

L'expérience acquise durant les derniers mois a permis à la S.N.C.F. de faire le point en ce qui concerne les moyens dont elle dispose encore actuellement en vue d'une remise en état rapide des installations endommagées à la suite de bombardements aériens ou d'actes de sabotage.

D'ores et déjà, apparaît une réduction importante des moyens dont les services de la Voie disposent et avant d'aborder les questions relatives aux stocks de matériaux et d'outillage, aux moyens de transport, au logement et à la subsistance des agents, etc... dont elle saisira ultérieurement la H.V.D., la S.N.C.F. tient à exposer dès maintenant le problème capital de la main-d'oeuvre.

La main-d'oeuvre dont la S.N.C.F. a pu disposer jusqu'à ce jour pour les réparations de voie s'est, en général, révélée suffisante. Le dispositif constitué par les équipes de district, les trains parcs, les entreprises de dépannage, renforcées d'ailleurs par tout le personnel S.N.C.F. disponible, a fonctionné d'une façon satisfaisante.

Pour les réparations des bâtiments et des installations hydrauliques, la S.N.C.F. a pu assurer les travaux confortatifs immédiats et trouver des entreprises pour effectuer les réparations plus importantes ; mais les moyens que ces entreprises peuvent mettre en oeuvre ne permettent qu'une exécution relativement lente des travaux.

Pour les ouvrages d'art, dont la H.V.D. a souligné à plusieurs reprises la nécessité de reconstruction rapide, des difficultés très importantes ont été rencontrées, et la S.N.C.F. a attiré l'attention de la H.V.D. sur ce point notamment pour le Viaduc d'ANTHEOR et pour le Pont du Var.

Quant aux réparations des installations de signalisation de télécommunication et de caténaires, elles ont pu, en règle générale,

AVIS : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES

COPIE à MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - Le Chef de la Délégation Communications  
LEGUILLE - DUGAS -  
SERVICES M - T - V - E -

De plus, pour les travaux de voie, il importe que la H.V.D.

protège les entreprises auxquelles la S.N.C.F. fait appel contre tout prélèvement de main-d'œuvre.

En ce qui concerne plus particulièrement la réparation des ouvrages d'art, notamment des ouvrages métalliques, la S.N.C.F. s'entend avec un certain nombre d'entreprises afin de pouvoir en disposer immédiatement en cas de besoin. Mais pour donner leur plein effet, ces accords impliqueraient :

- 1°- que la S.N.C.F. soit toujours autorisée à confier à ces entreprises des travaux qui leur permettraient de conserver en chantier des ouvriers qui pourront être envoyés sur les lieux de réparation dès que la nécessité en apparaîtra.
- 2°- que la H.V.D. puisse obtenir le retour au sein des entreprises du personnel spécialisé et du personnel de maîtrise qui fait défaut (prisonniers, ouvriers travaillant en ALLEMAGNE, requis).
- 3°- que le personnel de ces entreprises occupé à d'autres travaux, français ou allemands, puisse en cas de besoin être immédiatement utilisé aux réparations des destructions.

### III - Installations de signalisation, télécommunication et caténaires -

Pour les installations de signalisation et de télécommunication la S.N.C.F. a remis depuis déjà un certain temps à la H.V.D. (réf. 29/40) les renseignements utiles au sujet des entreprises principales travaillant pour la S.N.C.F. ou susceptibles de travailler pour elle, ainsi que l'indication des ouvriers correspondants, rangés en différentes catégories, suivant qu'ils sont, ou non, utilisés en permanence pour les besoins de la S.N.C.F.

En ce qui concerne les caténaires, des entretiens sont en cours auprès de la H.V.D. (Réf. 21) en vue de la constitution de nouveaux trains de secours. En dehors de cette question, la S.N.C.F. estime qu'il y aurait grand intérêt à ce que les mesures de protection du personnel qui sont intervenues pour les entreprises de signalisation et de télécommunication, soient étendues aux entreprises de caténaires. Elle prépare les renseignements correspondants et se réserve de les présenter à brève échéance à la H.V.D.

Les indications ci-dessus portées en 3°, 5° et 6° pour les installations de la voie, sont pleinement valables pour celles de signalisation, télécommunication et caténaires.

La S.N.C.F. prie la H.V.D. de bien vouloir donner une suite favorable à ces diverses propositions et de l'informer des mesures prises à ce sujet.

Signé : LE BERNHARDT

30 Août 1943

Amélioration de l'utilisation  
des locomotives

VR R Pr 21  
Tt

HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS  
29, rue de Berri

Comme suite à la lettre du 25 Juillet de la H.V.D. PARIS sur la meilleure utilisation des locomotives, la S.N.C.F. fait connaître sa manière de voir sur les points signalés et les directives données.

I - OBSERVATIONS GENERALES FAITES PAR LA H.V.D. -

a) La H.V.D. indique que l'utilisation des locomotives peut être améliorée partout.

La S.N.C.F. poursuit ses efforts pour obtenir un rendement aussi élevé que possible des engins de traction, mais il faut rappeler que, dans l'exécution, des imperfections de détail sont inévitables et que les méthodes adoptées doivent tenir compte des conditions particulièrement difficiles dans lesquelles s'exécute le service.

Les difficultés augmentent constamment et les causes en sont multiples :

- mitraillages, bombardements, attentats ayant des répercussions considérables sur l'entretien du matériel et la circulation des trains ;
- état d'esprit du personnel influencé en particulier par les difficultés d'alimentation, par les incidents de guerre et les victimes qu'ils occasionnent, ainsi que par les départs en ALLEMAGNE ;
- difficultés d'entretien du matériel et avaries résultant du manque d'huile et de matières de toutes sortes, ainsi que de la baisse de qualité de ces produits - réduction du concours de l'industrie privée ;
- manque de personnel et difficultés d'embauchage - pertes de temps dues aux alertes ;
- irrégularité du service effectué par suite des transports militaires.

Il est remarquable que le Service de la Traction soit encore assuré comme il l'est actuellement et ceci est dû en grande partie au dévouement des dirigeants et des agents d'exécution.

- b) Régularisation des trains - Les Services d'Exploitation ont régularisé le plus grand nombre possible de trains. Depuis un an, on a pu mettre en roulements environ 9.000 km de trains journaliers dans la H.V.D. PARIS. Comptetenue de la différence des rendements en services réguliers et facultatifs, cela représente un gain d'environ 90 machines.

Mais on ne peut aller que progressivement, parce que la régularisation de trains qui ne correspondent qu'à des courants de faible durée ou qui sont fréquemment supprimés présenterait beaucoup d'inconvénients. Au surplus, le pourcentage des trains réguliers, régularisés ou prévus aux livrets LTC, est actuellement de 81 % pour les marchandises.

- c) La règle indiquée par la H.V.D. et consistant à utiliser sur un train facultatif la machine d'un train régulier en retard est en usage à la S.N.C.F. Mais elle ne doit pas être impérative, car le retrait d'une locomotive d'un roulement entraîne la plupart du temps des perturbations et une baisse de rendement.
- d) La S.N.C.F. estime, comme la H.V.D. que le respect des horaires est à la base d'un bon service et cette question a toujours été suivie de près. Mais, une grande partie des retards est due à des causes indépendantes de la volonté de la S.N.C.F.
- e) Conformément aux instructions régionales, les dirigeants de dépôts s'efforcent de maintenir dans leurs roulements les machines affectées à la remorque des trains réguliers. Lorsqu'une machine a été retirée de son roulement, elle y est remise dès que possible.
- f) L'organisation des visites systématiques de locomotives a été considérablement développée depuis 3 ans et a permis de faire face aux situations difficiles qu'a traversées la S.N.C.F. Les dépôts ont la consigne d'effectuer les réparations nécessaires sur les machines rentrant au dépôt.
- g) L'annonce systématique aux dépôts des retards supérieurs à une heure par l'intermédiaire des permanences est d'emploi courant.
- h) La S.N.C.F. a cherché à développer, toutes les fois que c'est possible, la double équipe ou la réutilisation des machines pendant le repos des agents.

Les Régions ont été invitées à travailler dans ce sens tout en affectant autant que possible les mêmes agents aux mêmes machines.

## II - MESURES PRCONISEES PAR LA H.V.D. -

1 et 2) La plus grande partie des roulements des dépôts fait l'objet, depuis quelques semaines, d'exams contradictoires entre les E.B.D. et les Services Régionaux. Ces exams seront poursuivis.

La H.V.D. demande que, dorénavant, tous les nouveaux roulements soient soumis aux E.B.D. Les Régions en ont été avisées. Mais, un contrôle aussi détaillé dans l'exécution risque d'entraîner des retards et de présenter de sérieux inconvénients, surtout au point de vue psychologique. Nous croyons devoir rendre compte à M. le

Ministre de la Production Industrielle et des Communications des conséquences que peut avoir cette mesure.

3) Des instructions ont été données à plusieurs reprises pour effectuer rapidement, même la nuit, les réparations sur les machines en service.

Mais les insuffisances d'effectifs et le manque de pièces d'entretien sont une cause de gêne croissante.

En résumé, la S.N.C.F. est convaincue qu'elle fait le maximum d'efforts pour assurer, dans des conditions aussi satisfaisantes que possibles, un service dont l'importance (augmentation de 10 % des parcours depuis un an) et les difficultés augmentent constamment pour les raisons rappelées en a) ci-dessus et que la H.V.D. connaît bien.

Mais il importe d'insister sur les conséquences fâcheuses que pourraient avoir sur l'état d'esprit du personnel et l'exécution du service les interventions constantes des agents de surveillance dans les détails d'exécution. Pour assurer les transports dans les meilleures conditions compatibles avec la situation nous estimons qu'il conviendrait de laisser aux dirigeants de tous grades la responsabilité d'obtenir par les méthodes auxquelles ils sont techniquement et psychologiquement habitués et qui, d'ailleurs, ont fait leurs preuves, les résultats souhaités par la H.V.D. Même si on estimait préférables d'autres méthodes, il serait contre-indiqué d'en imposer l'application rapide au milieu des difficultés actuelles, sans tenir compte de la formation ancienne des agents des divers Services, de leur état d'esprit, des caractéristiques du matériel et de ses difficultés d'entretien.

L'aide la plus efficace que pourrait nous apporter la H.V.D. serait d'empêcher les départs de personnel de conduite et d'entretien pour l'ALLEMAGNE, de favoriser le recrutement (une liste des localités où les admissions sont le plus nécessaires a été remise à la H.V.D.) soit par la S.N.C.F., soit par les établissements de l'industrie privée qui réparent notre matériel, et d'appuyer nos demandes de retour de prisonniers, en particulier des cadres.

Le Directeur Général, Adjoint,

Signé : BERTHELOT

Surveillance des trains de voyageurs.

COPIE pour Monsieur Bouché  
r 1/5/43  
D 1425/20

H.V.D. PARIS PARIS, le 28 Avril 1943

E 37 L 1 g/Bmasle(c)

W 16332a

A la Direction Générale de  
la S.N.C.F.

même lettre au Service Central  
du Mouvement - PARIS

OBJET : Protection des trains de voyageurs con-  
tre les attaques aériennes

Faisant suite à notre lettre susvisée,  
nous vous informons que, dès maintenant, des  
vagons de D.C.A. doivent être accrochés en queue  
des trains SF suivants :

SF 4 de PARIS-NORD à AULNOYE  
104 AULNOYE - PARIS-NORD  
801 CHERBOURG - ROUEN  
ROUEN - ARRAS  
901 ARRAS - ROUEN  
ROUEN - CHERBOURG  
805 St-BRIEUC - LE MANS  
905 LE MANS - St-BRIEUC  
824 BREST - LE MANS  
924 LE MANS - BREST  
2026 DOL - FOLLIGNY  
FOLLIGNY - VERSAILLES-CHANTIERS  
2126 VERSAILLES - CHANTIERS - FOLLIGNY  
FOLLIGNY - DOL

L'adjonction de ces wagons nécessite  
la réduction de la vitesse à 90 km/h au maximum.  
Afin de compenser autant que possible les retards  
en résultant, les parcours des sections de ligne  
sur lesquelles les trains ne comportent pas de  
vagons de D.C.A. devront être effectués dans le  
minimum de temps.

Nous vous demandons de donner les  
instructions utiles aux Régions intéressées.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - Pour attributions MÜNZER.

Signé : BERTHELOT

COPIE : MM. FOURNIER-FILIPPI-DUGAS-S<sup>est</sup>T - V -

L.R.

M/H 4.11.1942

- Traduction -

HVD - Paris

Paris, le 3.11.1942

E 36 L 1 Bmas

4 NOV 1942  
W 13 211 2

Direction Générale de la S.N.C.F.

PARIS

même lettre au Service Central du Mouvement

Objet: Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.

Référence: III Az Aw du 14.5.1942

Nous vous rappelons la lettre précitée et vous demandons d'appliquer les mesures prises à l'époque également aux trains occupés par des ouvriers allant travailler en Allemagne. Les EBD ont été invitées à prendre contact avec les Régions au sujet des accords à réaliser.

signé: MUNZER.

*avec Technique de la Direction Générale  
à titre de précurs*

*livre à retourner à  
Mun. Bulet après usage*

1 22/5/42

S.N.C.F.

20 Mai 1942

Région Est

2 MAI 1942

N° 1684

D *Belgus / 4* Pièce N° *203*

Monsieur le Préfet,

Par votre lettre "Police Générale - N° 1621-MM" du 13 Mai courant, vous voulez bien me faire connaître que M. le Chef de l'Administration Militaire de la Feldkommandantur (V 602 de LAON) vous a indiqué que, par application d'instructions émanant du Haut Commandement Militaire en FRANCE, le personnel de la S.N.C.F. doit se mettre en rapport avec les Officiers de gare pour dresser un plan de visite minutieuse des compartiments de voyageurs précédant ou suivant immédiatement les wagons réservés aux troupes d'occupation; cette visite devrait porter notamment sur les voyageurs ou leur bagages qui paraîtraient suspects ou susceptibles de contenir des engins explosifs.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que toutes les instructions concernant les relations du service du chemin de fer avec les Autorités d'occupation doivent nous être données par l'intermédiaire de la Wehrmacht Verkehrs Direktion de PARIS ou de celle de BRUXELLES suivant les lignes intéressées; je saisis la Direction Générale de la S.N.C.F. qui en référera aux deux organes précités → *(fait le 20 Mai 1942) (D 155940/4)*

J'ajouterai que le personnel du chemin de fer n'est investi d'aucun pouvoir de police lui permettant de se livrer à des investigations quelconques concernant les personnes transportées ou leurs bagages et il ne pourrait par conséquent, en tout état de cause, s'acquitter de la mission dont il s'agit.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Directeur de la Région,

SERVICE TECHNIQUE

(s) RENARD

DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

Signé: LE BESNERAIS

Monsieur le Préfet de l'Aisne à LAON

AVISE: SERVICES M et O

Copie est adressée à M. le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.

MINUTE

20. MAI 1942

sb.

Lo 1721 1942

D. 15.594 9/4

- pièces jointes -

1.5190

WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION PARIS,  
Rue de Berri, 29.

Référence : Votre lettre III/E An Aw du 14 mai 1942.

Objet : Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.

Comme suite à la lettre du 14 mai 1942 de la W.V.D. Paris dont ci-dessus référence, la S.N.C.F. fait connaître qu'en ce qui concerne la visite technique (graissage, freinage, roulements, etc...) du matériel roulant à voyageurs utilisé dans les trains de la Wehrmacht ou dans les trains du trafic commercial dont des véhicules ou parties de véhicules sont mis à disposition de la Wehrmacht, elle renouvelle les instructions que possèdent déjà sur ce sujet ses Services d'exécution, et attire l'attention de ces Services sur l'importance particulière qui s'attache à ce que ces instructions soient strictement appliquées aux trains ou parties de trains de voyageurs utilisés par la Wehrmacht. Ci-joint copie des dites instructions.

Pour ce qui concerne les visites autres que les visites techniques -visites de surveillance du matériel (visites des banquettes, placards, bogies, etc...) effectuées en vue de s'assurer, avant la mise à disposition des voyageurs, qu'aucune matière explosive ou autres moyens de sabotage n'ont été dissimulés ou placés ouvertement dans les véhicules des trains en question- la S.N.C.F. attire l'attention sur les sujétions qu'une telle mesure va entraîner pour elle étant données les difficultés de tous ordres qui absorbent déjà l'activité de son personnel des Services de surveillance des gares et des trains; néanmoins, dans l'intérêt général, et pour assurer la sécurité de son exploitation, la S.N.C.F. pense que de telles visites pourraient être effectuées par des agents de la S.N.C.F., mais il sera nécessaire que ces visites soient faites avec un représentant du Service allemand de surveillance générale et locale, ainsi que la W.V.D. semble d'ailleurs le préciser dans sa lettre du 14 mai. Nous rédigerons dans ce sens les instructions à nos Services d'exécution dès que vous nous aurez donné votre accord.

Enfin, pour le dernier point concernant la surveillance des voyageurs eux-mêmes et de leurs bagages, effectuée selon le point de vue indiqué par la W.V.D., cette surveillance pose une question de police du ressort du Gouvernement français que la S.N.C.F. saisit immédiatement.

Nous n'avons pas en effet qualité pour effectuer sur les voyageurs eux-mêmes et sur leurs bagages une surveillance de police du genre de celle indiquée par la W.V.D.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE BESNERAIS

W.V.D. Paris  
Division des Chemins  
de fer

: Paris, le 14 mai 1942.

III/E A2 Aw

Direction Générale de la S.N.C.F.

Paris

Copie au Service du Mouvement de la S.N.C.F.  
Paris

16 MAI 1942

W 10558 -

Objet: Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.

Référence: Sans.

Les attentats répétés, contre les trains SF et d'autres agressions contre les membres de la Wehrmacht donnent à nouveau l'occasion d'exiger que les trains de la Wehrmacht et les parties de trains mises à la disposition de la Wehrmacht dans les trains du trafic commercial fassent l'objet d'un examen particulièrement attentif au point de vue de leur état de marche, ainsi que d'une visite. Avant la mise en service des trains ou parties de trains, il faut absolument s'assurer que des matières explosives ou autres moyens de sabotage n'y aient pas été dissimulés ou placés ouvertement. Après la mise en service, il faut aussi que les voyageurs et surtout leurs bagages fassent l'objet d'une surveillance quant à des actes de sabotage qu'on aurait l'intention de perpétrer.

L'attention de tous les agents responsables de la circulation des trains et de la bonne marche du trafic voyageurs doit être attirée d'une façon particulièrement pressante sur l'observation de ces points de vue.

Il y a lieu, dans la mesure du possible, de faire participer le service de surveillance générale et locale à la visite des trains et à la surveillance des voyageurs. Les EBD ont reçu des instructions pour se mettre en rapport avec les Régions au sujet de l'utilisation du service de surveillance générale et locale;

La WVD Paris vous prie de lui confirmer pour le 20-5-1942 que suite a été donnée à cette lettre et de joindre une copie des instructions que vous aurez données aux Services sous vos ordres.

s:v.Tippelskirch

SECRETARIAT W

1 ORIGINAL TRANSMIS LE  
AU SERVICE

N 10-5

W.V.D. Paris.  
Division des Chemins de fer.

Paris, le 14 mai 1942.

III/ E Az Aw.

Direction Générale de la S.N.C.F.

PARIS.-

Copie au Service du Mouvement de la S.N.C.F.  
Paris.

Objet : Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.

Référence : Sans.

Les attentats répétés contre les trains SF et d'autres agressions contre les membres de la Wehrmacht donnent à nouveau l'occasion d'exiger que les trains de la Wehrmacht et les parties de trains mises à la disposition de la Wehrmacht dans les trains du trafic commercial fassent l'objet d'un examen particulièrement attentif au point de vue de leur état de marche, ainsi que d'une visite. Avant la mise en service des trains ou parties de trains, il faut absolument s'assurer que des matières explosives ou autres moyens de sabotage n'y aient pas été dissimulés ou placés ouvertement. Après la mise en service, il faut aussi que les voyageurs et surtout leurs bagages fassent l'objet d'une surveillance quant à des actes de sabotage qu'on aurait l'intention de perpétrer.

L'attention de tous les agents responsables de la circulation des trains et de la bonne marche du trafic voyageurs doit être attirée d'une façon particulièrement pressante sur l'observation de ces points de vue.

Il y a lieu, dans la mesure du possible, de faire participer le service de surveillance générale et locale à la visite des trains et à la surveillance des voyageurs. Les E.B.D. ont reçu des instructions pour se mettre en rapport avec les Régions au sujet de l'utilisation du service de surveillance générale et locale.

La W.V.D. Paris vous prie de lui confirmer pour le 20 mai 1942 que suite a été donnée à cette lettre et de joindre une copie des instructions que vous aurez données aux Services sous vos ordres.

signé : von Tippelskirch.

W.V.D. Paris.  
Division des Chemins de fer.

Paris, le 14 mai 1942.

III/ E AZ AW.

Direction Générale de la S.N.C.F.

PARIS.-

Copie au Service du Mouvement de la S.N.C.F.  
Paris.

Objet : Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.

Référence : Sans.

Les attentats répétés contre les trains SF et d'autres agressions contre les membres de la Wehrmacht donnent à nouveau l'occasion d'exiger que les trains de la Wehrmacht et les parties de trains mises à la disposition de la Wehrmacht dans les trains du trafic commercial fassent l'objet d'un examen particulièrement attentif au point de vue de leur état de marche, ainsi que d'une visite. Avant la mise en service des trains ou parties de trains, il faut absolument s'assurer que des matières explosives ou autres moyens de sabotage n'y aient pas été dissimulés ou placés ouvertement. Après la mise en service, il faut aussi que les voyageurs et surtout leurs bagages fassent l'objet d'une surveillance quant à des actes de sabotage qu'on aurait l'intention de perpétrer.

L'attention de tous les agents responsables de la circulation des trains et de la bonne marche du trafic voyageurs doit être attirée d'une façon particulièrement pressante sur l'observation de ces points de vue.

Il y a lieu, dans la mesure du possible, de faire participer le service de surveillance générale et locale à la visite des trains et à la surveillance des voyageurs. Les E.B.D. ont reçu des instructions pour se mettre en rapport avec les Régions au sujet de l'utilisation du service de surveillance générale et locale.

La W.V.D. Paris vous prie de lui confirmer pour le 20 mai 1942 que suite a été donnée à cette lettre et de joindre une copie des instructions que vous aurez données aux Services sous vos ordres.

signé : von Tippelskirch.

W.V.D. Paris.  
Division des Chemins de fer.

Paris, le 14 mai 1942.

III/ B AZ AW.

Direction Générale de la S.N.C.F.

PARIS.-

Copie au Service du Mouvement de la S.N.C.F.  
Paris.

Objet : Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.

Référence : Sans.

Les attentats répétés contre les trains SF et d'autres agressions contre les membres de la Wehrmacht donnent à nouveau l'occasion d'exiger que les trains de la Wehrmacht et les parties de trains mises à la disposition de la Wehrmacht dans les trains du trafic commercial fassent l'objet d'un examen particulièrement attentif au point de vue de leur état de marche, ainsi que d'une visite. Avant la mise en service des trains ou parties de trains, il faut absolument s'assurer que des matières explosives ou autres moyens de sabotage n'y aient pas été dissimulés ou placés ouvertement. Après la mise en service, il faut aussi que les voyageurs et surtout leurs bagages fassent l'objet d'une surveillance quant à des actes de sabotage qu'on aurait l'intention de perpétrer.

L'attention de tous les agents responsables de la circulation des trains et de la bonne marche du trafic voyageurs doit être attirée d'une façon particulièrement pressante sur l'observation de ces points de vue.

Il y a lieu, dans la mesure du possible, de faire participer le service de surveillance générale et locale à la visite des trains et à la surveillance des voyageurs. Les W.B.D. ont reçu des instructions pour se mettre en rapport avec les Régions au sujet de l'utilisation du service de surveillance générale et locale.

La W.V.D. Paris vous prie de lui confirmer pour le 20 mai 1942 que suite a été donnée à cette lettre et de joindre une copie des instructions que vous aurez données aux Services sous vos ordres.

signé : von Tippelskirch.

- pièces jointes -

20 Mai 1942

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie d'une lettre de la W.V.D. PARIS du 14 Mai et la réponse que nous lui faisons parvenir, relatives à la surveillance à effectuer dans les trains de voyageurs utilisés en totalité ou en partie par l'Armée allemande (trains SF, T.C.O., transports isolés, ou parties de trains du service commercial).

Si la S.N.C.F. peut et doit procéder aux visites techniques (visites des boîtes d'essieux, des bandages, des organes de frein et de roulement, etc., des véhicules qu'elle met à la disposition des voyageurs quels qu'ils soient, elle n'effectue en temps normal aucune visite de surveillance du matériel du genre de celles visées par la W.V.D. - Néanmoins nous n'avons pas cru devoir nous refuser à donner suite à cette demande des Autorités allemandes, la sécurité du trafic français lui-même étant en jeu, mais à la condition expresse que les visites en question soient effectuées à la fois par un de nos agents et un agent allemand du Service de surveillance.

Par contre, la S.N.C.F. n'a, ni les moyens matériels (nos Services de surveillance générale sont, ainsi que vous le savez, complètement absorbés par la lutte contre les vols), ni qualité pour effectuer sur les voyageurs eux-mêmes et sur leurs bagages une surveillance de police dans le sens indiqué par la W.V.D. - Nous avons donc avisé le W.V.D. que nous saisissions le Gouvernement Français de cette question de son ressort.

Nous nous permettons de vous proposer de saisir de cette affaire le Colonel FAQUIN qui pourrait, si vous le croyez opportun, faire appel auprès du Délégué à PARIS du Chef allemand des Transports (Général KOHL) de la lettre du 14 Mai de la W.V.D. PARIS pour autant qu'elle prescrit à la S.N.C.F. de prévoir des mesures que la S.N.C.F. n'est pas qualifiée pour prendre elle-même.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

AVISE : SERVICE TECHNIQUE DE LA  
DIRECTION GENERALE

Copie à M. le Chef de la Délégation  
"Communications" des Services de l'Armistice  
à PARIS - M. le Président FOURNIER -  
MM. VAGOGNE, LEQUILLE, ADAM (Dossier)  
Services M, T, C, P -

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications

~~15 mai 1942~~

20 MAI 1942

## WEHRMAGHT VERKEHRIS DIREKTION PARIS

pièces jointes

rue de Berri, 29

Référence : Votre lettre III/E Az Av du 14 Mai 1942.Objet : Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.

Comme suite à la lettre du 14 Mai 1942 de la W.V.D. PARIS dont ci-dessus référence, la S.N.C.F. fait connaître qu'en ce qui concerne la visite technique (graissage, freinage, roulements, etc ....) du matériel roulant à voyageurs utilisé dans les trains de la Wehrmacht ou dans les trains du trafic commercial dont des véhicules ou parties de véhicules sont mis à disposition de la Wehrmacht, elle renouvelle les instructions que possèdent déjà sur ce sujet ses Services d'exécution, et attire l'attention de ces Services sur l'importance particulière qui s'attache à ce que ces instructions soient strictement appliquées aux trains ou parties de trains de voyageurs utilisés par la Wehrmacht. Ci-joint copie des dites instructions.

Pour ce qui concerne les visites autres que les visites techniques - visites de surveillance du matériel (visites des banquettes, placards, bogies, etc ....) effectuées en vue de s'assurer, avant la mise à disposition des voyageurs, qu'aucune matière explosive ou autres moyens de sabotage n'ont été dissimulés ou placés ouvertement dans les véhicules des trains en question - la S.N.C.F. attire l'attention sur les sujétions qu'une telle mesure va entraîner pour elle étant données les difficultés de tous ordres qui absorbent déjà l'activité de son personnel des Services de surveillance des gares et des trains ; néanmoins, dans l'intérêt général, et pour assurer la sécurité de son exploitation, la S.N.C.F. pense que de telles visites pourraient être effectuées par des agents de la S.N.C.F., mais il sera nécessaire que ces visites soient faites avec un représentant du Service allemand de surveillance générale et locale, ainsi que la W.V.D. semble d'ailleurs le préconiser dans sa lettre du 14 Mai. Nous rédigerons dans ce sens les instructions à nos Services d'exécution dès que vous nous aurez donné votre accord.

Enfin, pour le dernier point concernant la surveillance des voyageurs eux-mêmes et de leurs bagages, effectuée selon le point de vue indiqué par la W.V.D., cette surveillance pose une question de police du ressort du Gouvernement français que la S.N.C.F. saisit immédiatement.

Nous n'avons pas en effet qualité pour effectuer sur les voyageurs eux-mêmes et sur leurs bagages une surveillance de police du genre de celle indiquée par la W.V.D.

Le Directeur Général,  
signé : LS BRUNERAIIS.

PARIS, le 14 Mai 1942

III/S AZ AW

Direction Générale de la S.N.C.F.,  
PARIS

Copie au Service du Mouvement de la S.N.C.F. - PARIS

Objet : Service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.  
Référence : Sans

Les attentats répétés contre les trains SF et d'autres agressions contre les membres de la Wehrmacht donnent à nouveau l'occasion d'exiger que les trains de la Wehrmacht et les parties de trains mises à la disposition de la Wehrmacht dans les trains du trafic commercial fassent l'objet d'un examen particulièrement attentif au point de vue de leur état de marche, ainsi que d'une visite. Avant la mise en service des trains ou parties de trains, il faut absolument s'assurer que des matières explosives - ou autres moyens de sabotage n'y aient pas été dissimulés ou placés ouvertement. Après la mise en service, il faut aussi que les voyageurs et surtout leurs bagages fassent l'objet d'une surveillance quant à des actes de sabotage qu'on aurait l'intention de perpétrer.

L'attention de tous les agents responsables de la circulation des trains et de la bonne marche du trafic voyageurs doit être attirée d'une façon particulièrement pressante sur l'observation de ces points de vue.

Il y a lieu, dans la mesure du possible, de faire participer le service de surveillance générale et locale à la visite des trains et à la surveillance des voyageurs. Les R.S.D. ont reçu des instructions pour se mettre en rapport avec les Régions au sujet de l'utilisation du service de surveillance générale et locale.

La N.V.D. PARIS vous prie de lui confirmer pour le 20/5/42 que suite a été donnée à cette lettre et de joindre une copie des instructions que vous aurez données aux Services sous vos ordres.

(s) V. TIPPELSKIRCH

0

132

SERVICE TECHNIQUE  
DE LA  
DIRECTION GÉNÉRALE

Sabotage

80/E 47280 MAULDE et RENOU, PARIS (1176) (4-41)

SOUS - DOSSIERS

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19

H.V.D. PARIS  
E. 36 L 1 Bnas

PARIS, le 14 Juillet 1943

W. 17706 a

A la S.N.C.F.  
Direction Générale - PARIS

Objet - Actes de sabotage

Ces derniers temps, on a commis dans les gares et surtout dans les dépôts de locomotives des actes de sabotage qui n'ont pu être commis par des personnes étrangères au service que s'il n'y avait aucune surveillance locale. Nous considérons donc comme d'une nécessité urgente que les Régions appliquant toutes les mesures de protection nécessaires. Citons à titre d'exemple :

1) dans les dépôts de locomotives et les ateliers de l'Entretien (EAW et parties d'ateliers des dépôts) il faut que la surveillance des locomotives et des installations soit effectuée d'une façon plus rigoureuse par le personnel. Il faut rendre en premier lieu responsables de l'exécution des mesures de surveillance les chefs des établissements ou leurs adjoints pour l'ensemble des installations et, pour les différentes subdivisions à l'intérieur de l'établissement, les organes de surveillance locaux institués à cet effet.

Il faut communiquer les listes établies au service allemand compétent pour la surveillance du service français.

2) Pour rendre plus difficile pour les personnes étrangères au Service l'entrée des dépôts et des ateliers, il faut immédiatement vérifier l'état de toutes les clôtures et réparer les dégâts éventuels. Il faut limiter au minimum le nombre des accès. Dans le cas des passages libres, il faut s'assurer qu'aucune personne étrangère ne peut entrer sans subir un contrôle.

3) Il faut davantage faire appel au service de surveillance générale de la S.N.C.F. pour protéger les dépôts et ateliers contre les actes de sabotage. Non seulement il faut qu'il fasse des rondes dans les Services à des moments différents, surtout en dehors des heures effectives de travail et pendant les pauses, mais il faut aussi que, pour faire des sondages, il visite les valises et musettes des agents qui viennent prendre leur travail et que, à l'intérieur du Service, il contrôle les personnes présentes pour voir si elles font partie de la section d'atelier et pour voir pour quel motif elles y séjournent.

Nous vous prions de faire immédiatement le nécessaire. Tous les agents doivent être instruits jusque dans les détails sur leur rôle de surveillance. Il faut sans cesse leur répéter aux séances d'instruction etc..., quels dangers ces sabotages font courir au peuple français et aux cheminots français. Nous ne voulons pas méconnaître que le personnel appartenant à la S.N.C.F. remplit loyalement les tâches souvent compliquées qu'on lui impose et qu'il s'efforce d'assurer la collaboration. Mais nous ne pouvons laisser subsister aucun doute sur le fait que, si les actes de sabotage persistent dans les dépôts, ateliers et gares, on doit s'attendre à ce qu'on demande des comptes aux organes de surveillance responsables.

Nous vous prions de nous confirmer l'exécution de ces mesures.

(s) WENDT

AVISE : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES  
SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

Pour Attributions

(s) LE BESNERAIS

COPIE pour M. le Président FOURNIER, M. FILIPPI, M. le Chef de la Délégation "Communications", M. DUGAS - SERVICES E et F

**Ministère de la  
Production Industrielle  
et des Communications**

**Cabinet du Ministre**

**PARIS, le 11 Novembre 1943**

**Mon Général,**

Ainsi que nous l'avons convenu lors de notre entretien du 8 novembre 1943, je vous adresse ci-joint une note exposant les dispositions préconisées pour l'organisation de la garde des dépôts et ateliers du Chemin de fer.

Veuillez agréer, Mon Général, l'assurance de ma haute considération.

**Le Ministre Secrétaire d'Etat  
à la Production Industrielle et aux  
Communications,**

**Signé : J. BICHSELON**

**Monsieur le Général CBERS,  
Commandant Supérieur des S.S. et de  
la Police dans la circonscription du  
Commandant des Forces Militaires en  
FRANCE**

D 155940/4  
45250/8

*M. Tanguy*  
*1/4*  
26 Janvier 1944

Monsieur le Ministre,

Comme suite à notre lettre du 19 Janvier 1944 relative à la réquisition d'agents de la S.N.C.F. pour la protection contre les sabotages, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, copie de la lettre que vient d'envoyer à ce sujet le Chef de l'U.A.M. du MANS, à notre Chef d'Arrondissement de la Traction et de celle que nous adressons à ce sujet à la H.V.D. PARIS.

Je vous serais obligé, en outre, de vouloir bien examiner quelle sera la situation des agents faisant l'objet de la réquisition envisagée dans cette lettre, car il ne paraît pas possible d'envisager que ces agents dépendent simultanément de deux autorités : d'une part la S.N.C.F. qui les utiliserait dans leur service normal; d'autre part, la H.V.D. PARIS, qui les affecterait à une mission de surveillance.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération

Le Président  
du Conseil d'Administration,  
(s) FOURNIER

Monsieur le Ministre,  
Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle  
et aux Communications

44 Bd St-Germain PARIS (7<sup>e</sup>)  
AVIS : SERVICE P. COPIE à MM. FILIPPI - VAGOCHI  
Lt-Colonel de BEAUVILLE - DUGAS  
Scs M, T, V, P.

P  
P 3506 W  
W 5651

24 Janvier 1944

HAUPTVERKEHRS-DIREKTION PARIS  
29, rue de Berri,

**OBJET :** Réquisition d'agents de la S.N.C.F. en vue de la prévention des actes de sabotage.

Par lettre du 18 Janvier, le Chef de l'U.A.M. du MANS vient de notifier à notre Chef d'Arrondissement de la Traction les conditions dans lesquelles il entend faire application des mesures dont vous nous avez informés par lettre du 27 Décembre 1943.

J'ai l'honneur de vous rappeler les observations que je vous ai adressées par lettre du 19 Janvier 1944 au sujet de ces mesures.

Mais en outre, j'attire votre attention sur cette décision qui est la première venue à notre connaissance et qui montre que les Chefs locaux allemands paraissent disposés à faire de votre décision une application allant très au-delà de ce que nous pouvions prévoir.

D'une part, dans le cas considéré, on exige la surveillance constante et rigoureuse de la grue de 50 tonnes, de 4 ponts tournants et de 2 tobogans de l'Arrondissement intéressé et en raison de la rigueur des sanctions contenues dans l'ordonnance allemande et reprises dans la lettre du Chef de l'U.A.M. il ne peut être envisagé de faire effectuer la surveillance par des agents qui auraient simultanément à accomplir pour la S.N.C.F. un service les distrayant de leur mission de surveillance.

Il sera donc nécessaire d'affecter certains agents à la garde exclusive de ces installations et la situation de nos effectifs déjà déficitaires dans les établissements intéressés en sera empirée.

D'autre part, le Chef du dépôt du Mans et le personnel chargé de l'emploi des ponts tournants et des tobogans (qui, ainsi qu'il vient d'être indiqué, ne pourra assumer la surveillance de ces engins en même temps qu'il exécutera son service normal) font l'objet de menaces de sanctions qui viennent s'ajouter à celles qui sont adressées de différents côtés au personnel de la S.N.C.F. et qui sont en contradiction avec les assurances qui nous avaient été précédemment données.

En raison de la gravité des mesures prises par le Chef de l'U.A.M. du MANS, je les porte immédiatement à la connaissance de M. le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications.

Le Directeur Général,  
Signé : LE BEGNERAIS

D 41419/74

12 Janvier 1944

Monsieur le ministre,

J'ai déjà eu l'honneur, à plusieurs reprises, de vous rendre compte de menaces ou de sévices dont nos agents avaient été l'objet de la part de la police allemande à la suite d'actes de sabotage découverts dans nos établissements.

Je tiens à attirer votre attention sur l'incident suivant qui a entraîné la mort d'un de nos agents.

Le 19 Décembre dernier, des bombes éclataient au dépôt de MONTAUBAN, avariant plusieurs machines. Les gendarmes allemands, accompagnés d'un civil, sont intervenus et, sous la menace de leurs mitraillettes, ont obligé les agents du dépôt présents ainsi que les cheminots allemands à rechercher et à désamorcer les bombes, sans participer eux-mêmes en rien à ces opérations. Ils ont, en outre, exigé qu'on aille chercher à son domicile un ouvrier soudeur du dépôt pour aider à ces recherches.

C'est en participant à celles-ci que le chauffeur MAURY fut tué à 3 heures du matin par l'explosion d'une bombe. Il convient, à cet égard de remarquer que les explosions commencèrent vers 1 heure et se prolongèrent jusqu'à 7 heures.

Trois agents, dont le chef de dépôt, furent ensuite emmenés à TOULOUSE pour être interrogés et ne furent relâchés que le soir à 20 heures.

Nous ne pouvons, une fois de plus, que protester contre l'emploi de tels procédés qui ont des répercussions déplorables sur le moral de notre personnel. Nos agents assurent avec dévouement une tâche difficile et dangereuse ; de telles façons de faire ne peuvent que les décourager.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

(s) FOURNIER

Monsieur le ministre secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

AVIS : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

COPIE à MM. MORANE - FILIPPI - VAGOGNE - Lt-Colonel de BEAUVILLE - LEGUILLE  
DUGAS - Services M, T, V, P.

Surveillance contre les  
sabotages dans les dépôts

21 Décembre 1943

---  
D 155940/4

*M. Toupin*  
HAUPTVERKEHRSDIREKTION  
BRUXELLES

Le représentant de l'E.U.A de VESOUL a demandé à la Région Sud-Est d'intensifier immédiatement la surveillance dans les dépôts de BESANÇON et de DOLE, en augmentant le nombre d'agents S.N.C.F. chargés de garder les machines dans les remises, quitte à réduire le nombre d'agents affectés à la réparation des locomotives.

La S.N.C.F. s'est efforcée, depuis plusieurs mois, en accord avec les représentants de la Police, d'organiser la garde de ses établissements contre les sabotages ; il a été reconnu qu'elle n'avait ni le personnel compétent, ni les moyens d'exercer la surveillance nécessaire et c'est pourquoi le Gouvernement a décidé que cette surveillance incombait au service de la Garde des Communications. Un assez grand nombre de nos dépôts ont pu être ainsi gardés.

D'autre part, en vue de rendre la surveillance plus complète, le Gouvernement vient de décider la création d'un corps spécial pour la surveillance des dépôts et ateliers de la S.N.C.F. encadré par la Garde des Communications et chargé, en première étape, des mesures de police dans les établissements les plus importants, dits de première urgence. Le dépôt de BESANÇON figure parmi ces établissements. Quant à celui de DOLE, classé en 2ème urgence, les actes de malveillance y ont été rares jusqu'à présent (un sabotage entre 2 locomotives et une grue le 20 Octobre).

En attendant que les mesures décidées par les Pouvoirs Publics soient entièrement appliquées, la S.N.C.F. avait donné les instructions à ses services pour assurer, à titre provisoire, la surveillance des points les plus sensibles. Dans chacun des dépôts de BESANÇON et DOLE, le nombre des agents S.N.C.F. ainsi utilisés était de 12 fin Novembre. A la suite de l'ordre de l'E.U.A. de VESOUL, le nombre de ces agents a été porté à une cinquantaine par établissement, obligatoirement prélevés parmi le personnel d'atelier.

Or, la H.V.D. BRUXELLES connaît toutes les difficultés que rencontrent les dépôts pour procéder à la réparation des locomotives et l'effet des immobilisations sur le service assuré.

Il n'est pas douteux que cette mesure compromet gravement l'entretien du matériel et l'exécution des transports.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL -

Copie à Monsieur le Président FOURNIER - M. FILIPPI - M. le Lt-Colonel de  
BEAUVILLE - M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services M - T - V - P -

Les instructions de l'E.U.A. de VESOUL sont d'ailleurs tout-à-fait contraires à celles que l'O.R.R. CRAMER a données au représentant de la S.N.C.F. au cours d'un entretien le 7 Décembre et d'après lesquelles aucun agent ne doit être prélevé dans les ateliers des dépôts pour assurer la surveillance de ces établissements.

En conséquence, la S.N.C.F. demande à la H.V.D. BRUXELLES de faire annuler les instructions données par l'E.U.A. de VESOUL et de maintenir pour la surveillance des dépôts de BESANCON et DOLE les dispositions en vigueur fin Novembre jusqu'à ce que les effectifs de la Garde des Communications aient été renforcés.

Le Directeur Général,

(s) LE BESNERAIS

---

Copie à Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Région Sud-Est  
Monsieur le Chef de la Liaison S.N.C.F. H.V.D. BRUXELLES  
Monsieur LEGUILLE  
Monsieur BIGOT (Tp)

PARIS, le

Le Directeur,

Ministère de la Pro-  
duction Industrielle  
et des Communications

Direction des Chemins  
de fer

PARIS, le 20 Décembre 1943

*D. 155940/H/H01*

Le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux  
Communications

*My*

à Monsieur le Président du Conseil  
d'Administration de la Société  
Nationale des Chemins de fer  
français

J'ai l'honneur de vous adresser ci-  
joint un exemplaire rectifié de l'annexe II  
à ma lettre du 2 Décembre 1943 concernant  
la garde des dépôts et ateliers.

Cet exemplaire est à substituer à  
celui qui avait été joint à ma lettre  
sus-visée.

(s) MORANE

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL - Pour  
attributions (s) LE BESNERAIS  
COPIE à MM. FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE -  
LEQUILLIE - DUGAS  
Services M - T - V - P

ANNEXE II

Ateliers de l'industrie privée participant aux réparations  
du matériel roulant de la S.N.C.F. à faire garder par la  
police en première urgence

Industriels	Ateliers
- Aciéries du Nord	HAUTMONT (Nord) L'HOMME (Loire) MARSEILLE-CAPELETTE (Bouches-du-Rhône) CANNES-la-BOCCA (Alpes-Maritimes)
- Compagnie Générale de Construction et d'Entretien du Matériel de Chemin de fer (C.G.E.M.)	VARENNES-les-NEVERS (Nièvre)
- Compagnie Générale de Construction de Locomotives (BATHIGNOLLES-CHATILLON)	NANTES-St-JOSEPH
- Les Ateliers de Construction du Nord de la FRANCE (A.N.F.)	BLANC-MISSERON (Nord) BEZIERS (Hérault)
- Etablissements FOUCA et Cie	AULNAY-sous-BOIS (Seine-et-Oise)
- Société Lilloise de Matériel de Chemin de fer	St-DENIS (Seine) MARLY-les-VALENCIENNES (Nord)
- Compagnie Générale de Construction (C.G.C.)	CLERMONT-FERRAND (Puy-de-Dôme)
- Ateliers de Construction du Centre (A.C.C.)	LUNEVILLE (Meurthe-et-Moselle)
- Société Lorraine des Anciens Etablissements de DISTRICH et Cie de LUNEVILLE	CORBAIL (Seine-et-Oise) BRAUCHAMP (Seine-et-Oise) DOUAI (Nord)
- Etablissements DECAUVILLE Aîné	MAUBEUGE (Nord)
- Etablissements CABOUX	REIMS (Marne)
- Etablissements ARBEL	LA RHONELLE (Nord) MANTES (Seine-et-Oise) BORDEAUX-PASSERELLE (Gironde) St-PIERRE-des-CORPS (Indre-et-Loire) VENISSIEUX (Rhône) EPLUCHES (Seine-et-Oise)
- Compagnie Française de Matériel de Chemin de fer	GISSSEL (Seine-Inférieure)
- Société de Transports et de Manutentions Industriels	ORVAL (Cher)
- Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.)	MARSEILLE-St-MARCEL (Bouches-du-Rhône) ARLES (Gard) GRENOBLE (Isère)
- S.C.M.U.A.	RAISMES (Nord)
- Ateliers de BRUZ et d'EPLOUCHES	
- Société des Forges et Ateliers de COMMENTRY-OISSEL	
- Société d'Exploitation Industrielle et Commerciale (S.E.I.C.)	
- Etablissements CODER	
- RICHARD DUCROS	
- Etablissements Emile SOULAGE	
- Société Franco-Belge de Matériel de Chemin de fer	

Liste des entreprises travaillant pour la S.N.C.F.  
dont la protection doit être prévue en 2<sup>e</sup> urgence

---

Entreprises	Ateliers
- Etablissements BRISSONNEAUX et LOTZ	GREIL (Oise)
- Etablissements DECAUVILLE aîné	MOULINS (Allier)
- Etablissements GAIEL et FOUQUE d <sup>e</sup>	LE MANS (Sarthe)
- Ateliers de BRUZ et d'EPHICHES	AUMENVOYE (Eure)
- Société des Forges et Ateliers de COMMENTERY-CISSEL	BRUZ (Ille-et-Vilaine)
- Société de Construction et d'Entretien de Matériel Roulant (S.C.E.M.R.)	COMMENTERY (Allier)
- ANABIE LOZAI	HAVIERRE (Seine)
- Etablissements BESSE Frères	PETIT-QUEVILLY (Seine-Inférieure)
- Société anonyme de Travaux Métalliques (S.A.T.M.)	BORDEAUX-BASTIDE (Gironde)
- Société des Forges et Ateliers des Pyrénées (F.A.P.)	BEGLES (Gironde)
- Ateliers de PRADES et MAILLOL	TARBES (Hautes-Pyrénées)
- FERNAND ROLLAND	PERPIGNAN (Pyrénées-Orientales)
- Société des Ateliers de BRIGNOUD	COURBESBAC (Gard)
- Usines A. PETOLAT	BRIGNOUD (Isère)
- Etablissements SOULM	DIJON (Côte-d'Or)
- Etablissements MICHEL	BAGNERES-de-BIGORNE (Basses-Pyrénées)
- Société DECAUVILLE	NICE (Alpes-Maritimes)
- Société BAUME et MARPENT	MARQUETTE-les-LILLE (Nord)
	MARPENT (Nord)

usines qui réparent les wagons pour la S.N.C.F.  
 Le compresseur d'air, un transformateur 9 Novembre 1943  
 machines utiles ont été endommagés, un dommageant à l'industrie  
 s'est déclaré.

Sous réserve qu'il serait nécessaire de faire passer  
 par la force publique (surtout la nuit et les jours de  
 chômage) les usines réparant le matériel de transport pour  
 éviter le retard de Monsieur le Ministre,

En-joint, un tableau des usines travaillant pour  
 l'entretien du matériel roulant et roulant de la S.N.C.F.

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance les  
 faits suivants.

L'usine de MANTES de la Compagnie Industrielle de Matériel  
 de Transport (C.I.M.T.) qui répare des wagons et voitures de  
 la S.N.C.F. a été l'objet de deux attentats.

Le premier attentat a eu lieu dans la nuit du 25 au  
 26 Septembre. Le gardien des ateliers, au cours de sa ronde,  
 constata vers 1 h 35 que la porte du local des compresseurs  
 était ouverte; étant entré, il se trouva en présence de 4 hommes  
 masqués qui l'entraînèrent au centre de l'atelier. Il entendit  
 alors deux explosions. Des pétards avaient été placés sur les  
 cylindres basse pression des deux compresseurs fournissant l'air  
 comprimé aux ateliers, et ceux-ci avaient été mis hors de service,  
 ainsi que des canalisations électriques et outillages divers.  
 Comme conséquence de ce sabotage, l'usine fut privée d'air com-  
 primé pendant une semaine et le travail, pendant ce temps, ne  
 fut repris que partiellement pour les travaux effectués à la main.

La Direction de la C.I.M.T. avait rendu compte de cet  
 attentat par rapport du 27 Septembre 1943, adressé à M. le  
 Rustungskommandeur, 34bis, Avenue Roche PARIS. Elle faisait  
 connaître que les portes du local des compresseurs allaient  
 être renforcées et que des grillages seraient posés aux fenêtres;  
 toutefois, elle estimait que ces mesures ne pourraient empêcher  
 un nouvel attentat tant que ses gardiens ne seraient pas armés.

Un second attentat s'est effectivement produit dans la  
 nuit du 1er au 2 Novembre, dans des conditions analogues à celles  
 du premier. Des pétards, posés dans le même local, ont provoqué  
 de graves avaries au nouveau compresseur d'air, ainsi qu'à  
 une commutatrice produisant le courant électrique continu nécessai-  
 re pour le fonctionnement des ponts roulants et chariots  
 transbordeurs. L'usine se trouve de nouveau sans air comprimé  
 et est, de plus, très gênée pour assurer l'évolution des wagons  
 à réparer.

En outre, un attentat dans des circonstances tout à fait  
 semblables a eu lieu le 17 Octobre 1943 aux Usines SOULAGE à

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat  
 à la Production Industrielle et aux Communications  
 246 Bd St-Germain PARIS

GRENOBLE qui réparent des wagons pour la S.N.C.F.  
Un compresseur d'air, un transformateur et la plupart des  
machines outils ont été endommagés; un commencement d'incendie  
s'est déclaré.

Nous estimons qu'il serait nécessaire de faire protéger  
par la force publique (spécialement la nuit et les jours de  
chômage) les usines réparant le matériel de transport pour  
éviter le retour de tels attentats.

Ci-joint, un tableau des usines travaillent pour  
l'entretien du matériel moteur et roulant de la S.N.C.F.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de  
mes sentiments de haute considération.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

(s) LE BESNERAIS

Industriels	Siège Social	Adresse des Ateliers	Spécialités
Sociétés du Nord (A.D.N)	223, rue Saint-Honoré, PARIS (1er)	Hautmont (Nord) L'Horme (Loire) Marseille-Capelette (Bouches-du-Rhône) Cannes-la-Bocca (A.M.)	Locomotives d° d° Voit. & Wag.
C <sup>e</sup> Gén. de Constr. et d'Entretien de Mat. de Chemin de fer (CGCEM)	23, rue d'Amale PARIS (9°)	Route de Vouzelle à Varennes-les-Nevers (Nièvre)	Locomotives
C <sup>e</sup> Gén. de Constr. de Locom. (Batignolles-Châtillon)	45, avenue Kléber, PARIS (16°)	Nantes-St-Joseph (L.M.)	Locomotives
Les Atel. de Constr. du Nord de la France (ANF)	54, av. Arceau PARIS (8°)	Blanc-Misseron (Nord)	Locomotives
Ets FOUCA & C <sup>e</sup>	La Plaine-St-Pierre à Béziers (Hérault)	Béziers (Hérault)	Locomotives Tenders Voitures Wagons
Société Lilloise de Matériel de Chemin de fer	1, rue Jules Lefebvre, PARIS (9°)	Aulnay-sous-Bois (Seine-et-Oise)	Locomotives
Etabl. BRISSONNEAU & LOTZ	51, Chaussée d'Antin, PARIS (9°)	Creil (Oise)	Wagons
C <sup>e</sup> Gén. de Constr. (CGC)	114, rue de la Gare, St-DENIS (Seine)	St-Denis (Seine) Marly-les-Valenciennes (N.)	Tenders Voit. et Wag. Wagons
Atel. de Constr. du Centre (ACC)	Rue du Pré La Reine CLERMONT FERRAND (P.de)	Clermont-Ferrand (P. de D.)	Tenders Voitures Wagons
Sté Lorraine des Anciens Etabl. de Diétrich & C <sup>e</sup> de Lunéville	Lunéville (M. & M.)	Lunéville (M. & M.)	Voitures Wagons
Etabl. DECAUVILLE Aîné	66, rue de la Chaussée d'Antin PARIS (9°)	Corbeil (S. & O.) Moulins (Allier)	Wagons Wagons
Etabl. CADOUX	BEAUCHAMP (S. & O.)	Beauchamp (S. & O.)	Wagons
Etabl. ARBEL	24, rue du Rocher PARIS (8°)	Douai (Nord)	Wagons
C <sup>e</sup> Française de Matériel de Chemin de fer	25, rue de Madrid, PARIS (8°)	Laubeuge (Nord)	Wagons
Sté de Transport et Manutention Industriels	3, rue Magellan PARIS (8°)	Reims (Marne)	Wagons
C <sup>e</sup> Industr. de Matériel de Transport (CIPT)	223, rue Saint-Honoré, PARIS (1er)	La Rhonelle (Nord) Nantes (S. & O.) Bordeaux-Mérignac (Gir.) St-Pierre-des-Corps (Ind.)	Locomotives Voit. & Wag. d° d°
Sté d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie (SOMUA)	146, Bld Victor Hugo St-OVEN (Seine)	Vénissieux (Rhône)	Wagons

Industriels	Siège social	Adresse des Ateliers	Spécialités
Etabl. CAREL & FOUCHE	55, rue d'Amsterdam, PARIS (9°)	Le Mans (Sarthe) Aubevoye (Eure)	Voitures Voitures
Atel. de Bruz et d'Epluches	22, rue du Général Foy, PARIS (8°)	Bruz (Ille-et-Vilaine) Epluches (S. & Oise)	Wagons Wagons
Sté des Forges et Atel. de Commentry-Oissel	18, rue Jean Goujon, PARIS (8°)	Oissel (Seine-Inf.) Commentry (Allier)	Voit. & Wag. Wagons
Sté de Constr. et d'En- retien de Mat. Roulant (SCEMR)	74, av. de la République NANTERRE (Seine)	Nanterre (Seine)	Wagons
Aimable LOZAI	PETIT-QUEVILLY (Seine-Inf.)	Petit-Quevilly (S. Inf.)	Wagons
Etabl. DESSE Frères	59, Quai des Champs de BORDEAUX-B. (Gironde)	Bordeaux-Bastide (Gir.)	Wagons
Sté AN. de Travaux Métal- liques (SATM)	BEGLES (Gironde)	Bègles (Gironde)	Voitures et Wagons
Sté des Forges & Atel. des Pyrénées (FAP)	TARBES (H. Pyr)	Tarbes (Htes-Pyr.)	Voitures et Wagons
Atel. de Prades et Maillole (Anciens Etabl. de Chefdebien)	PERPIGNAN (Pyr. Or.)	Perpignan (Pyr. Or.)	Wagons
Sté d'Expl. Industrielle et Commerciale (SEIC)	1, rue Martin Garat, PARIS (20°)	Orval près St-Amand- Montrond (Cher)	Wagons
Etabl. CODER	MARSEILLE-St- MARCEL (B. du R.)	Marseille-St-Marcel (B. du R.)	Voitures et Wagons
Fernand ROLLAND	21, rue Notre- Dame NIMES (Gard)	Courbessac (Gard)	Wagons
Richard DUCROS	Route de Bagnols à ALES (Gard)	Alès (Gard)	Wagons
Etabl. Emile SOULAGE	79, Av. d'Eybens GRENOBLE (Isère)	Grenoble (Isère)	Wagons
Sté des Ateliers de Brignoud (1)	5, rue Beaujon PARIS (8°)	Brignoud (Isère)	Wagons
Usines A. PETOLAT (1)	69, rue du Drapeau, DIJON (Côte d'Or)	Dijon (Côte d'Or)	Wagons
Etabl. SOULE (1)	2, rue de la Baume, PARIS (8°)	Bagnères-de-Bigorre (Basses-Pyr.)	Voitures
Etabl. MICHEL (1)	5, Boulevard de Roquebillière NICE (A.M.)	Nice (A.M.)	Voitures

(1) Ces réparateurs vont prochainement entreprendre des travaux de réparation de matériel roulant.



ANNEXE II

Ateliers de l'industrie privée participant aux réparations  
du Matériel roulant de la S.N.C.F. à faire garder par la  
police en première urgence

Désignation des Constructeurs	Lieu des Ateliers
Cie Générale de Construction de Locomotives Batignolles-Chatillon	NANTES-St-JOSEPH
SCHNEIDER et Cie	LE CREUSOT CHALON-sur-SAONE
Cie Générale de Construction	St-DENIS (Seine) MARLY-lès-VALENCIENNES
Cie Industrielle de Matériel de Transport	MARLY-lès-VALENCIENNES St-PIERRE-des-CORPS
Anciens Etablissements BRISSONNEAU et LOTZ CARREL, FOUCHÉ et Cie	GREIL LE MANS AUBEVOYE (Eure)
Sté Nouvelle des Etablissements DECAUVILLE	CORBEIL MOULINS
Entreprise Industrielle Charentaise	AYTRE (Charente-Inférieure)
Sté Lorraine des Anciens Etablissements de RIETRICH et Cie	LUNEVILLE BAGNERES-de-BIGORRE
Société des Usines PET OLAF	DIJON
Etablissements CADOUX	BEAUCHAMPS (Seine-et-Oise)
Ateliers de Construction de BRUZ et d'ÉPLUCHES	BRUZ (Ille-et-Vilaine) ÉPLUCHES (Seine-et-Oise)
Acidéries du Nord	HAUTHOET (Nord)
Compagnie des Forges et Acidéries de la Marine et d'HOMECOURT	St-CHAMOND (Loire)
Société d'outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie	VENISSIEUX (Rhône)
Etablissements Industriels D. SOULE	BAGNERES-de-BIGORRE
Etablissements GODIN	MAINTENON

**Désignation des Constructeurs****Lieu des Ateliers****Etablissements CODER****MARSEILLE****Ateliers de Construction du Nord de la  
FRANCE****BLANG-MISSERON (Nord)****Compagnie de FIVES-LILLE****FIVES-LILLE (Nord)****Société française de Construction Mécanique  
Anciens Etablissements CAIL****DEWAIN****Sté franco-belge de Matériel de Chemins de  
fer****RAISMES (Nord)****Société Anonyme BAUME et MERPENT****MERPENT (Nord)****Compagnie française de Matériel de Chemin  
de fer****MAUBEUGE**

Désignation des Constructeurs	lieu des Ateliers
Ateliers de PRADES et MAILLOLE (Anciens Etablissements de CHEYDEBIEN)	PERPIGNAN (Pyrénées Orientales)
Société d'Exploitation Industrielle et Commerciale (SEIC)	ORVAL près St-AMAND-MONTROND (Cher)
Fernand ROLLAND	GOURBESSAC (Gard)
Richard DUCROS	ALBS (Gard)
Etabl. Emile SOULAGE	GRENOBLE (Isère)
Sté des Ateliers de BRIGNOUD (1)	BRIGNOUD (Isère)
Etablissements MICHEL (1)	NICE (Alpes-Maritimes)

(1) Ces réparateurs vont prochainement entreprendre des travaux de réparation de matériel roulant.

1

ANNEXE II

Ateliers de l'Industrie privée participant aux réparations  
du Matériel roulant de la S.N.C.F. à faire garder par  
la police en deuxième urgence

---

Désignation des Constructeurs	Lieu des Ateliers
Aciéries du Nord (A.D.N.)	L'HORME (Loire)
	MARSEILLE-CAPLETTTE (Bouches- du-Rhône)
	CANNES-la-BOGGA (Alpes-Maritimes)
Compagnie Générale de Constr. et d'En- tretien de Mat. de chemin de fer (CGCEM)	Route de VAUZEILLE à VARENNES-les-NEVERS (Nièvre)
Etablissements FOUCA et Cie	BEZIERS (Hérault)
Société Lilloise de Matériel de Chemin de fer	AULNOY-sous-BOIS (Seine-et-Oise)
Ateliers de Construction du Centre (ACC)	CLERMONT-FERRAND (P.-de-D.)
Etablissements ARBEL	DOUAI (Nord)
Société de Transport et de Manutention Industriels	REIMS (Marne)
Cie Industrielle de Matériel de Transport (CINT)	LA RHONELLE (Nord)
	MANTES (Seine-et-Oise)
	BORDEAUX-PASSERELLE (Gironde)
	St-PIERRE-des-CORPS (I.-et-L.)
Sté des Forges et Ateliers de COMBENTRY- OISSSEL	OISSSEL (Seine-Inférieure)
	COMBENTRY (Allier)
Sté de Construction et d'Entretien de Matériel roulant (SCEMR)	NANTERRE (Seine)
Aimable LOZAI	PETIT-QUEVILLY (Seine-Inférieure)
Etablis. BESSE Frères	BORDEAUX-BASTIDE (Gironde)
Société Anonyme de Travaux Métalliques (S.A.T.M.)	BEGLES (Gironde)
Société des Forges et Ateliers des Pyrénées (F.A.P.)	TARBES (Hautes-Pyrénées)

F

D 155940/4

W 4912

lère

28 Août 1943

N 11.450.0/13

Objet : Attentats  
contre des trainsHAUPTVERKEHRS-DIREKTION PARIS  
29, rue de Berri

En réponse à votre lettre N 56 LI Buss du 18 Août 1943, nous vous confirmons le point de vue de la S.N.C.F. en ce qui concerne les visites non techniques du matériel à voyageurs, qui vous avait été à nouveau exposé par notre lettre D 155940/4 du 29/7/43.

Toutefois, dans le but d'assurer une plus large garantie à la sécurité des transports, nous avons proposé à notre Gouvernement une solution susceptible de donner satisfaction à votre demande.

Cette solution consiste à faire effectuer la visite de l'intérieur des voitures (banquettes, filets, etc...) par le personnel des gardes-communications dans les gares de formation où il s'en trouve.

Nous insistons vivement pour que cette visite soit effectuée contradictoirement avec le service allemand de surveillance, non seulement pour bien situer les responsabilités, mais encore pour que la tâche des gardes ne soit pas rendue impossible surtout lorsqu'il s'agit des trains exclusivement réservés à la Wehrmacht (S.F., T.C.O.).

Dès que notre Gouvernement nous aura fait connaître son approbation, et que vous nous aurez donné votre accord sur la solution proposée, les instructions nécessaires seront établies pour les services intéressés.

Le Directeur Général,

(s) LE BESERRAIN.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

COPIE : MM. le Président FOURNIER - Chef de la Délégation Communications -  
MILIPPI - VAGOGNE - LEGUILLE - DUGAS  
Services T - C - P -

H.V.D. PARIS  
E pr 21

W 17923 a

PARIS, le 25 Juillet 1943

See Central T

"Me donner avis sur les  
divers points sou-  
levés"

(s) LE BESNERAIS

Direction Générale de la S.N.C.F.  
PARIS

Objet : Meilleure utilisation des locomotives

Nous avons examiné la possibilité d'améliorer les conditions d'utilisa-  
tion des locomotives de la S.N.C.F. en vue d'augmenter le rendement moyen  
mensuel de la locomotive française et de rapprocher ce rendement de celui de  
la locomotive allemande.

Voici le résultat de cet examen :

- a) L'utilisation rationnelle des locomotives peut être améliorée partout.
- b) Le nombre des trains réguliers dans les roulements des locomotives peut être augmenté par transformation, en trains réguliers, des trains facultatifs circulant plus de 20 jours par mois.
- c) En cas de retard d'un train régulier, on peut tirer parti de la locomotive prévue pour ce train, en l'utilisant pour la remorque d'un autre train, facultatif et prêt à partir. Cette locomotive assure ainsi son roulement réglementaire alors que le train régulier en retard est remorqué par une locomotive prévue pour un parcours facultatif qu'il importe, bien entendu, de demander en temps utile.
- d) En s'efforçant de respecter l'horaire de tous les trains et non seulement des trains express, par une instruction permanente du personnel et par une surveillance suivie du service des trains, on doit arriver à faire respecter la régularité de la rotation des locomotives.
- e) Les locomotives prévues pour la remorque de trains réguliers devront toujours figurer au même roulement. Si, pour une raison quelconque, retard, lavage, réparation, etc ... une locomotive sort du roulement, il faut qu'elle soit réintégrée dans un minimum de temps. Les inscriptions sur les états d'utilisation des locomotives font ressortir qu'on mélange continuellement les locomotives des trains réguliers avec celles des trains facultatifs.
- f) Afin d'éviter que des locomotives ayant besoin de réparations ne soient en dernière minute, empêchées de sortir, il faut généraliser la méthode pratiquée dans certains dépôts et qui consiste à examiner toute locomotive rentrant au dépôt afin de constater les réparations nécessaires.
- g) Il y a lieu de prêter une attention particulière aux trajets depuis le dépôt jusqu'au train et inversement afin de réduire au minimum les temps respectifs mis pour ces trajets.
- h) Il y a lieu de prévenir, le plus tôt possible, le dépôt de tout retard de rentrée supérieur à 1 heure afin de lui permettre de prendre éventuellement les dispositions pour que la locomotive, malgré ce retard, puisse être préparée de façon accélérée en vue d'assurer à l'heure réglementaire la remorque du prochain train.
- i) Le rendement des locomotives sur la base du système dit de "machine titulaire" est insuffisant, étant donné que, pour un travail moyen de 48<sup>h</sup> du personnel de conduite, la locomotive reste immobilisée, les 5/7,

AVISE : "SERVICE CENTRAL T - Me donner votre avis sur les divers points  
Copie à MM.FOURNIER-FILIPPI-VAGOGNE-DUGAS soulevés" (s) LE BESNERAIS  
Services M, V, P -

c'est-à-dire 72 % environ de la semaine. Il faut arriver, en ce qui concerne les locomotives en état de marche, abstraction faite des locomotives garées à froid, à une moyenne journalière de service d'au moins 12 heures. Nous demandons à la S.N.C.F. d'appliquer les mesures ci-après :

1) Service des roulements -

Il y a lieu de soumettre aux E.B.D. pour le 15/8 prochain tous les roulements après leur mise au point. Tout le personnel disponible devra être mis à contribution pour mener ce travail à bonne fin. A partir du 1/8/43, tout nouveau roulement devra avant sa mise en vigueur être soumis au préalable à l'E.B.D. compétente.

Nous vous demandons de nous faire parvenir, pour le 30/8 un relevé des améliorations réalisées.

2) Pour la mise en service de locomotives pour la remorque des trains facultatifs, on devra toujours se faire guider du principe suivant : réduire au minimum les temps d'évolution de la locomotive ; pousser au maximum l'utilisation rationnelle des locomotives. S'il est nécessaire de mettre en marche un train facultatif, il faut avoir soin de réduire le temps d'évolution au strict minimum nécessaire à la préparation de la locomotive.

3) Service des réparations -

Il faut prendre toutes les dispositions permettant de réparer rapidement, même pendant la nuit, tant aux dépôts d'attache qu'aux dépôts de rebroussement, les locomotives en service. Les temps nécessaires aux lavages resteront dans les limites de 26 heures pour les locomotives avec des foyers en cuivre et de 30 heures pour celles avec des foyers en acier. La périodicité des lavages sera de 10 à 15 jours. La pratique qui consiste à réparer les locomotives pendant les lavages, c'est-à-dire pendant les périodes de refroidissement et de rallumage devra être adoptée dans une mesure plus large qu'elle l'est actuellement.

Nous vous demandons de nous tenir, le plus tôt possible, au courant de la suite donnée à la présente lettre.

(s) MÜNZER

H.V.D. PARIS

TRADUCTION

E 36 11 Reas

W 13.957 a

D 115940/4

PARIS, le 18 Août 1943

A la Direction Générale de la S.N.C.F.  
PARIS**OBJET :** Attentats contre les trains  
**Réf. :** W 4738 du 29/7/43

La S.N.C.F. en tant qu'Administration exploitante est seule responsable de l'état parfait des voitures en circulation. Pour exécuter les mesures nécessaires à cet effet elle dispose de ses techniciens qui sont tenus de vérifier les voitures minutieusement avant leur départ. A cet effet, il ne faut pas que ces agents inspectent les voitures seulement à l'extérieur, mais aussi qu'ils passent à l'intérieur des compartiments. A notre avis, cela ne comporte aucun travail supplémentaire important s'ils regardent en même temps dans les filets à bagages, sous les sièges et dans les couloirs pour voir s'il n'y aurait pas des bagages abandonnés. La possibilité d'accomplir ce service est d'ailleurs admise dans votre lettre susvisée. Nous ne pouvons pas admettre votre demande d'y faire participer le service de patrouille allemand, car l'interposition d'organes de surveillance différents pourrait conduire à des malentendus au point de vue de la responsabilité. Puisque à la suite des attentats commis à l'intérieur des voitures des civils français aussi ont souvent subi un dommage, déjà pour cette raison la S.N.C.F. devrait bien avoir un intérêt spécial à faire visiter au préalable les voitures.

Nous vous demandons donc de donner des instructions à vos services actifs.

Signé : WEYHER.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - "Pour examen et projet de réponse - Nous faisons pour le mieux, mais notre responsabilité ne peut pas être engagée en cas d'attentat".

COPIE à MM. FOURNIER - FILIPPI - LEGUILLE - DUGAS -  
Service T

Signé : BERTHELOT

Surveillance spéciale  
des voies et installations  
de la S.N.C.F.

Vtv B III/1034

5 Août 1943

D 155940/4  
NB 4369

HAUPTVERKEHRSDIREKTION BRUXELLES

Les Services locaux de surveillance de l'E.E.D. de LILLE ont demandé récemment aux Services locaux de la S.N.C.F. de faire garder par leurs agents certaines installations ferroviaires, notamment des stations de pompage (TIRGNIER, LAON, HIRSON, AULNOYE, FUBIGNY, VALENGIENNES et CAMBRAI) et des sous-stations (LAON et HIRSON).

De telles mesures, qui intéressent surtout des installations automatiques ou semi-automatiques non occupées en permanence, conduiraient à absorber un personnel important dont la S.N.C.F. ne peut disposer en raison de la crise de ses effectifs.

AM surplus, ainsi que la S.N.C.F. l'a indiqué à la H.V.D. par lettre D 155940/4 du 18 Septembre 1941, si c'est bien à elle qu'il incombe d'appliquer dans le domaine technique qui lui est propre toutes les mesures de sécurité pouvant dépendre de son initiative, par contre il ne lui est pas possible de faire assurer par son personnel la surveillance de police destinée à prévenir les attentats et qui relève de l'ordre public.

Dans ces conditions la S.N.C.F. a cru devoir saisir son gouvernement de cette question de gardiennage des stations de pompage, sous-stations et autres installations des dépôts et ateliers de réparation en lui demandant que toutes mesures utiles soient prises par les Services de police en vue de faire assurer la sécurité de ces installations.

(s) LE BEGNERAIS

AVISE : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES  
M. le Chef du Service de Liaison S.N.C.F. - H.V.D. BRUXELLES  
COPIE à MM. FOURNIER - FILIPPI - VAGOGNE - de BEAUVILLE - DUGAS  
Services M - T - P - R -

Surveillance spéciale  
des voies et installa-  
tions de la S.N.C.F.

5 Août 1943

VTV S III/1033

Monsieur le Ministre,

D 155940/4

Les Services locaux de surveillance, du ressort de la H.V.D. de BRUXELLES, ont demandé récemment à la S.N.C.F. de faire garder par ses agents certaines installations, notamment des stations de pompage et des sous-stations électriques des dépôts.

De telles mesures, qui intéressent surtout des installations auto-  
matiques ou semi-automatiques non occupées en permanence, conduisent à absorber un personnel important dont la S.N.C.F. ne peut disposer en raison de la crise actuelle de ses effectifs.

Au surplus j'ai cru devoir déjà à plusieurs reprises, attirer votre attention sur le fait que, s'il appartient bien à la S.N.C.F. d'appliquer dans le domaine technique qui lui est propre toutes les mesures de sécurité pouvant dépendre de son initiative, il ne lui est pas possible de faire assurer par son personnel la surveillance de police destinée à prévenir les attentats et qui relève de l'ordre public. Je vous ai notamment demandé, en 1942 et 1943 pour les installations de traction électrique, et le 15 Juillet 1943 pour les dépôts et ateliers de réparation de locomotives, de bien vouloir intervenir pour que les dispositions utiles soient prises par les pouvoirs publics en vue de faire assurer la sécurité de ces installations.

Je vous serais obligé, Monsieur le Ministre, de bien vouloir demander que ces mesures de sécurité soient étendues aux installations de pompage dont le gardiennage est demandé par les autorités d'occupa-  
tion.

Je prescris à mes Services locaux de se rapprocher, le cas échéant, des Préfets pour leur indiquer les installations visées.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes senti-  
ments de haute considération.

(s) LE BESNERAIS

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat  
à la Production Industrielle et aux Communications

23/9/41

1846 M. 140.11.41.1

23 Septembre 1941

W 2343

D 155940/4/134

WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION

Rue de Berri, 29, PARIS (37)

Objet : Circulation des machines précédant les trains militaires

Le 4 Septembre dernier, j'ai eu l'honneur de faire faire par un fonctionnaire de mon Service une démarche auprès de M. NEVER, RB Rat 37 en vue d'attirer son attention sur les répercussions onéreuses de la mesure qui consistait à faire précéder de machines h.l.p. certains trains militaires circulant la nuit.

Je vous signale que, pour la période du 7 au 13 Septembre, la Région Nord a utilisé en plus des moyens nécessaires à une exploitation normale dans les circonstances actuelles :

- 329 machines supplémentaires ayant  
parcouru ..... 26.617 Kms

La consommation s'est élevée à :

charbon .....	346 T
huile .....	276 kgs

ces dépenses se répartissant comme suit :

- Zone de l'E.B.D. LILLE :

164 machines supplémentaires ont été mises en route, soit une moyenne de 33 machines par jour, la mesure n'ayant été appliquée que pendant 5 jours, avec un maximum de 42 par jour. Ces machines ont parcouru 10.991 Kms.

La consommation s'est élevée à :

charbon .....	142 T 8
huile .....	114 kgs 3

- Zone de l'E.B.D. PARIS-NORD -

165 machines supplémentaires ont été mises en route, soit

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT -

COPIE à M. VAGOGNE - M. FOURNIER - M. DUGAS - Service T

une moyenne de 24 machines par jour, avec un maximum de 28 par jour. Ces machines ont parcouru 15.626 kms.

La consommation s'est élevée à :

charbon .....	203 <sup>T</sup> 2
huile .....	162 kgs 5

Je pense que vous estimerez comme moi que, dans la période difficile que nous traversons, les dépenses en combustible et lubrifiant sont hors de proportion vis-à-vis de l'application d'une mesure dont l'efficacité n'est pas démontrée.

P. le Directeur Général,

(s) : LECLERC du SABLON

16/9/41

COPIE pour Monsieur DUGAS

C O P I E

faite le 16/9/41

*DUGAS/4*

PARIS, le 15 Septembre 1941

Secrétariat d'Etat  
aux CommunicationsDirection Générale  
des Transports

Service Technique

4<sup>e</sup> Bureau

S.N.C.F.

Protection des  
voies ferrées

611

CONFIDENTIEL

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

à Monsieur le Directeur Général de la Société  
Nationale des Chemins de fer Français.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, à toutes fins utiles, que les Autorités occupantes estiment particulièrement nécessaire la protection des voies ferrées suivantes, situées en zone occupée :

a) les voies de la grande rocade de PARIS ;

De plus, les lignes :

b) PARIS - CHARTRES - LE MANS - LAVAL - RENNES - St-BRIEUC - BREST ;

c) LE MANS - CHATEAU-du-LOIR - NIORT - SAINTES - BORDEAUX - BAYONNE ;

d) CHAUMONT - TROYES - ROMILLY - MONTEREAU ou TROYES - LA ROCHE - MONTEREAU - MORET - ORLEANS - BLOIS - TOURS - ANGERS - NANTES - VANNES - QUIMPER ;

e) GRAY - DIJON - MONTCHANIN - LE CREUSOT - NEVERS ou MONTCHANIN - MOULINS - NEVERS - BOURGES - TOURS - POITIERS - ANGOULEME - COUTRAS - BORDEAUX ;

f) PARIS - TRILPORT - CHATEAU-THIERRY - CHALONS - VITRY-le-FRANÇOIS - BAR-le-DUC ;

g) PARIS - CREPY-en-VALOIS - SOISSONS - LAON ou SOISSONS - FISMES - REIMS - BAZANCOURT - AMAGNE ;

h) PARIS - PONTOISE - CREIL - COMPIEGNE - St-QUENTIN ;

AVISE : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES - "Urgent - Pour examen et ..... propositions que nous examinerons Jeudi matin, avec une carte et un projet de réponse au Ministre (s) LE BESNERAIS" -  
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT -

COPIE à : M. le Colonel PAQUIN - M. FOURNIER - M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services T et P -

- i) PARIS - GREIL ;
- j) PARIS - MANTES - EVREUX - ARGENTAN - VIRE - FOLLIGNY -  
GRANVILLE ;
- k) AMIENS - ALANCOURT - SERQUEUX - GISORS - OISSEL ou  
SERQUEUX-OISSEL - ou SERQUEUX - MONTERALIER - ROUEN -  
LISIEUX - CARN - LISON - CHERBOURG.

Je vous prie de me tenir au courant des mesures que vous  
aurez prises pour en assurer la sécurité.

P. le Secrétaire d'Etat et par autorisation ;  
Le Conseiller d'Etat,  
Directeur Général des Chemins de fer et des  
Transports,  
signé : René CLAUDON.

20/8/41

TRADUCTION

W.V.D. PARIS  
 Division des Chemins de fer  
 3/3 S A 1 (S.N.C.F.)

PARIS, le 14 Août 1941

W 6239 a

Dth 3/3

S.N.C.F.  
 66, rue Saint-Lazare PARIS

OBJET : Armement du service de surveillance générale et locale de la S.N.C.F.

Le Commandant Militaire ayant donné son accord de principe au sujet de l'armement du personnel utilisé par la S.N.C.F. en FRANCE occupée au service de surveillance générale et locale, il y a lieu d'armer désormais ces agents.

## I

La condition préalable de cet armement est l'adoption et le règlement des points suivants :

Adoption :

- a) d'une instruction concernant le port d'armes et l'usage d'armes par les agents de la S.N.C.F. en FRANCE occupée,
- b) d'autorisations de port d'armes à feu portatives,
- c) de plaques d'identité pour les agents du service français de surveillance générale et locale.

Etablissement et tenue :

- d) 1°- de registres d'inventaire des armes et munitions,
- 2°- de registres de sortie des armes et munitions.

Pour chacun de ces points, la S.N.C.F. devra prendre les dispositions suivantes :

Point a) : En ce qui concerne le port et l'usage des armes à feu portatives par les agents de la S.N.C.F. entrent en ligne de compte en FRANCE occupée, le Commandant Militaire en FRANCE a approuvé l'instruction jointe en annexe 1. Il y aura lieu de la faire imprimer en langue française en un

Annexe 1

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - Pour attributions  
SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL Signé: LECLERC DU SABLON SERVICES T et V

COPIE à M. BERTHELOT à PARIS - M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE - M. DUGAS  
 M. le Colonel PACUIN - M. le Colonel PACUIN - M. ADAM (dossier) -

nombre d'exemplaires répondant aux prévisions et de la délivrer aux agents intéressés contre émargement.

Le W.V.D. PARIS vous prie de lui en soumettre avant l'impression une épreuve pour approbation.

Les agents devront se familiariser avec le contenu de cette instruction et certifier par apposition de leur signature qu'ils en ont pris connaissance.

Ces attestations écrites seront classées et conservées. En outre, les Chefs de Service des agents intéressés feront donner des conférences où l'on exposera le contenu de l'instruction. A cette occasion, il y a lieu d'attirer à nouveau tout spécialement l'attention des agents sur la disposition du chapitre II, paragraphe 1 de l'instruction, interdisant dans tous les cas de faire usage de l'arme contre les ressortissants ou la suite de la Wehrmacht.

La participation à ces cours d'enseignement devra rentrer dans les obligations du Service.

Nous soulignons particulièrement que les armes à feu portatives ne doivent être remises qu'à des agents qui savent les manier et les traier.

Le W.V.D. de PARIS vous prie de lui confirmer que sur ce point vérification a été faite des agents nommément désignés par la S.N.C.F. pour être armés et de lui faire savoir si et dans quelle mesure les agents désignés jusqu'à présent répondent à ces exigences.

Le chapitre I, 3° de l'instruction règle en détail les circonstances dans lesquelles des armes à feu peuvent être portées par des agents qui y sont autorisés.

Annexe 2 - Point b) Le modèle d'une autorisation pour les agents à munir d'armes à feu portatives figure à l'annexe 2. Il ya lieu de faire imprimer ces autorisations dans les deux langues (allemand et français) en un nombre d'exemplaires correspondant aux besoins prévus. Le W.V.D. de PARIS vous prie de lui en soumettre, aussi avant l'impression, une épreuve pour approbation.

Les autorisations doivent ensuite être préparées par l'inscription des renseignements demandés pour chaque porteur d'arme, recevoir un numéro d'ordre et être présentés à la W.V.D. PARIS en vue de l'apposition de la signature et du cachet.

Le W.V.D. PARIS attire votre attention sur le fait que les armes à feu portatives ne peuvent être distribuées par la S.N.C.F. qu'après le renvoi par la W.V.D. des autorisations et la remise de celles-ci aux agents intéressés.

Les imprimés d'autorisation non utilisés doivent être conservés par la S.N.C.F. en lieu sûr et sous clef.

Annexe 3 (- Point c) La nature et la forme de la plaque d'identité figurent dans l'annexe 3. Les agents de la S.N.C.F. à munir d'armes à feu portatives doivent, s'ils ont une arme sur eux, porter sur eux, en plus de l'autorisation désignée sous c), cette plaque d'identité pour être à même de prouver par elle plus spécialement encore leur identité.

Il faut faire confectionner ces plaques en métal conformément au modèle joint et en quantité correspondant aux prévisions. Avant de faire confectionner la totalité de ces pièces, le W.V.D. PARIS vous prie de lui en soumettre également une épreuve, pour approbation.

Les plaques d'identité doivent recevoir un numéro d'ordre. Le W.V.D. PARIS recommande d'utiliser à cet effet les chiffres 1 à 1.000. Les pièces en trop devront être conservées par la S.N.C.F. en lieu sûr et sous clef.

Le W.V.D. PARIS attire votre attention sur le fait que les plaques d'identité ne doivent être remises aux agents intéressés que quand l'intéressé sera en possession de l'autorisation approuvée et timbrée par le W.V.D. PARIS.

La façon de porter l'insigne doit répondre au besoin individuel de chacun. Il ne paraît pas y avoir d'inconvénient à ce que les agents de rondes convoyant des trains ou contrôlant inopinément des gares, services des marchandises, etc... portent l'insigne sur leur vêtement civil sous le revers du veston. Dans tous les cas, quelle que soit sa façon de porter l'insigne, l'agent doit pouvoir justifier sans grandes explications sans produire de papiers, etc... qu'il est autorisé à porter une arme.

Point d) Chaque Service de la S.N.C.F. auquel des armes et des munitions ont été attribuées, est tenu d'établir et de tenir à jour un registre d'inventaire des armes et des munitions existant. Ce registre devra mentionner dans le titre, indépendamment de la désignation "Registre d'inventaire des effectifs d'armes et de munitions", la Région intéressée, l'Arrondissement et le Service. Pour l'établir, nous recommandons de le diviser en 6 parties répondant aux rubriques suivantes :

La partie 1 devra indiquer les noms et prénoms de l'agent français et de son remplaçant qui sont responsables de la surveillance des effectifs d'armes et de munitions. Il faut y indiquer en outre les dates de naissance, grade, résidence de service, domicile, situation militaire et ancien grade militaire de ces agents.

La partie 2 devra justifier de l'effectif des armes, par catégorie et nombre. A cet effet, nous recommandons la présentation suivante

1	2	3	4	5	6	7	8	9
N° d'ordre	Catégorie	Calibre	N° de l'arme	Lieu de dépôt des armes	Entrée Date	Sortie a) Date b) du N° d'ordre	Motif de l'entrée ou de la sortie	Nombre total

La partie 3 devra justifier de l'effectif des munitions. Il sera utile de réserver un folio spécial à chaque calibre de munition à déposer dans un service. Nous recommandons la présentation suivante :

Calibre .....

1	2	3	4	5	6	7	8	9
N° d'ordre	Date	Entrée des munitions			Sortie des munitions			Restant
		Quantité	Reçu de	Observations	Quantité	Livré à	Observations	

Dans la partie 4, il y a lieu d'inscrire les nom, date de naissance, grade, service, domicile, situation militaire, ancien grade militaire, numéros de l'autorisation et de la plaque d'identité des agents entrant en ligne de compte dans le Service visé. Il faut y mentionner également la date et les motifs d'un changement intervenu dans le nombre des porteurs d'arme, et qu'un porteur d'arme qui cesse sa fonction a rendu son autorisation et sa plaque d'identité et à quelle date, et le Service allemand auquel ces objets ont été restitués.

Dans la partie 5, il faut réserver une place aux observations des contrôleurs allemands. A cet effet, il y a lieu de prévoir les colonnes suivantes:

N° d'ordre, date, nom, grade, service et mention des observations des agents contrôleurs.

2) Chaque Service de la S.M.O.F. auquel ont été attribuées des armes et des munitions pour des usages de service, doit établir un livre spécial de sortie d'armes et de munitions où sont mentionnées toutes les armes qui figurent au Chapitre 2 du Cahier d'inventaire des armes et les munitions fournies. La fourniture courante et la restitution doivent être confiées à un fonctionnaire qualifié. Un suppléant doit être désigné à ce fonctionnaire. Il y a lieu de faire connaître à la W.V.D. les nom, grade, service, domicile, situation militaire et ancien grade militaire de ce fonctionnaire et de son remplaçant. Ces fonctionnaires sont responsables de ce que les armes à feu

1) ne soient fournies qu'aux agents autorisés à porter une arme à feu sur présentation de l'autorisation et de la plaque d'identité,

2) qu'elles le soient seulement avant le commencement du service,

3) qu'elles soient restituées dès la fin du service.

La fourniture et la restitution des armes à feu portatives, ainsi que des munitions doivent être faites contre émargement à apposer sur les livres de sortie d'armes et de munitions. Dans chaque livre de sortie d'armes et de munitions, il y a lieu de désigner exactement et en indiquant son numéro l'arme pour laquelle le livre de sortie est tenu. Le livre de sortie des armes doit porter l'inscription suivante :

Région :

Service :

Arrondissement :

Livre de sortie d'armes et de munitions

---

pour l'arme ..... N° .....  
(Désignation exacte de l'arme)

Calibre .....

Sont responsables de la tenue régulière du livre :

Nom, grade, service, domicile.

#### Annexe 4

Il est recommandé, pour la confection du livre de sortie des armes et des munitions, de s'inspirer du modèle ci-joint (Annexe 4).

Le W.V.D. PARIS vous demande de lui soumettre chacun des projets pour les livres d'inventaire et de sortie des armes et des munitions à confectionner par la S.N.C.F. d'après ces données. Il est souligné que ces livres doivent être tenus par chaque Service gérant des armes et des munitions pour usage de service.

La S.N.C.F. devra régler par une instruction de service spéciale la façon dont la tenue exacte et consciencieuse des livres d'inventaire et de sortie des armes et des munitions devra être assurée. Le W.V.D. PARIS vous prie de lui soumettre pour approbation un projet de cette instruction.

## II

Le W.V.D. PARIS vous prie en outre de lui soumettre un état faisant ressortir

a) dans quels Services et

b) en quelle quantité les armes à feu portatives doivent être déposées pour chacun de ces Services, avec indication de la nature, du calibre et du numéro de l'arme.

La W.V.D. statuera ensuite sur l'approbation à donner à cet état. Ce n'est qu'après approbation que les armes pourront être remises aux Services intéressés. Nous faisons remarquer qu'à l'avenir toute modification dans les effectifs d'armes autorisés et toute décision attribuant à un nouveau service\* la conservation d'armes et de munitions sont subordonnées à l'autorisation préalable de la W.V.D. PARIS.

Les listes nominatives présentées par la S.N.C.F. concernant vos agents qui doivent être munis d'armes à feu portatives dans le service de surveillance générale et locale, ainsi que le relevé des endroits où sont actuellement déposées les armes dont la S.N.C.F. est propriétaire sont parvenues à la W.V.D. PARIS. Afin de pouvoir donner son avis au sujet de ces relevés, la W.V.D. PARIS vous prie

- a) de vouloir bien, dans le relevé nominatif des agents du Service de Surveillance Générale (Service des rondes), indiquer exactement, par rues et par numéros, les endroits auxquels les armes à feu portatives doivent être déposées ;
- b) d'indiquer exactement dans les deux relevés nominatifs le Service et le domicile des agents devant être munis d'armes à feu portatives, ainsi que leur situation militaire et leur ancien grade militaire ;
- c) d'indiquer exactement dans le relevé des armes les calibres et numéros des armes à feu portatives.

Les relevés présentés jusqu'à présent sont joints en annexe, pour être complétés en conséquence.

La W.V.D. PARIS fera encore connaître à la S.N.C.F. les Services de Surveillance allemands auxquels un rapport devra être fait par les Chefs de Service de la S.N.C.F. dans chaque cas où il aura été fait usage d'une arme.

De même, on décidera ultérieurement, quels Services allemands devront assurer le contrôle de la tenue des livres d'inventaire et de sortie des armes et des munitions.

Signé : DAUB

+ ) Observation - Le terme allemand est "Stelle" qui à notre avis est en l'espèce synonyme de "Dienststelle" = "service"; le mot "Stelle" peut aussi signifier "lieu" ou "endroit"; si l'on choisit cette traduction la phrase en question aura évidemment un sens plus large.

à la lettre Annexe 1  
3/3 S A 1 (S.N.C.F.)  
du 14 Août 1941

**Instruction**

**concernant le port et l'usage d'armes par des agents**  
**de la S.N.C.F. en FRANCE occupée**

Les agents de la S.N.C.F. affectés au Service de surveillance générale et locale pour la protection des bâtiments, installations et du matériel lui appartenant et des marchandises qui lui sont confiées sont autorisés, conformément aux dispositions ci-après, à détenir des armes à feu portatives (revolvers) et à en faire usage, en cas de nécessité.

**I - Port de l'arme.**

- 1) Le port d'armes n'est autorisé que pour les agents chargés des fonctions suivantes :
  - a) surveillance locale des gares, Services G.V. et P.V., Ateliers et autres établissements de la S.N.C.F.,
  - b) surveillance générale en vue de la prévention et de la poursuite des vols susceptibles d'être commis dans l'enceinte du chemin de fer, par des contrôles inopinés et l'accompagnement de trains.
- 2) Le porteur d'une arme doit être muni d'une autorisation spéciale de port d'armes du modèle 1 qu'il doit présenter à toute réquisition des postes, sentinelles ou officiers des troupes d'occupation, du personnel allemand des chemins de fer ou des agents de police français. Il doit, en outre, pouvoir justifier de son identité au moyen de la plaque spéciale du modèle 2, prévue pour les agents affectés au Service de surveillance générale et locale.
- 3) Les armes ne peuvent être utilisées que pendant l'accomplissement du service.

Les agents de la surveillance locale ne doivent en être porteurs que dans l'enceinte du chemin de fer et ceux de la surveillance générale, en outre, au cours des démarches et voyages rendus nécessaires par l'exercice de leurs fonctions

- 4) Les armes sont remises aux intéressés lors du commencement du service; elles doivent être rendues au Service distributeur dès la fin de ce service.  
La remise et la restitution des armes et munitions ne doit se faire que contre émargement écrit dans un registre spécial d'émargement.

- 5) Le révolver doit être porté de façon à exclure tout danger pour des tiers; aucune cartouche ne doit se trouver dans le canon.
- 6) Chaque détenteur est personnellement responsable de l'arme et des munitions qui lui ont été confiées. La perte d'armes et de munitions doit être signalée sans délai au Chef de service local.

## II - Usage de l'arme.

- 1) L'usage de l'arme est interdit de façon absolue contre les ressortissants et la suite de l'Armée allemande, le cas échéant l'agent de la S.N.C.F. se bornera à établir les faits et à aviser immédiatement le Service militaire ou de chemin de fer allemand le plus proche qui, en cas de besoin, doit faire appel à la Police Secrète de campagne ou à la Gendarmerie de campagne.
- 2) Il peut être fait usage de l'arme contre les autres personnes dans les cas suivants et pour autant que le droit français ne prévoit pas de dispositions restrictives :

- a) pour se défendre contre une agression ou en cas de légitime défense;
- b) pour empêcher la fuite de personnes mises en état d'arrestation provisoire ou définitive ou de personnes qui, surprises en flagrant délit ou fortement suspectes, tentent de se dérober par la fuite à leur arrestation provisoire ou à la constatation de leur identité.

En pareil cas, l'usage de l'arme doit être précédé d'une sommation de s'arrêter, proférée à haute voix. L'usage de l'arme n'est autorisé que si le but ne peut être atteint d'une autre manière.

- 3) Un rapport véridique et complet doit être remis au Chef de service local au sujet de tout usage de l'arme et des munitions employées.

## III - Mesures disciplinaires.

Les infractions aux dispositions qui précèdent feront l'objet de sanctions disciplinaires s'il n'y a pas lieu à poursuite pénale en vertu d'autres prescriptions.

C O P I E

W.V.D. PARIS

PARIS, le 20 Août 1941

31

Service Central du Mouvement

La W.V.D. demande d'examiner immédiatement et de lui faire connaître d'ici le 20 Août à 18 heures qu'elle serait la répercussion sur l'exploitation au cas où chaque train D, S.F., militaire et autre train circulant dans l'intérêt allemand serait précédé d'une machine h.l.p. à distance de block sur toutes les lignes de l'E.B.D. PARIS-NORD, en vue de mesures de sécurité complémentaires.

(s) NEVER

à la lettre S/S S A 1 (S.N.C.F.)  
du 14 Août 1941

et modèle 1 de l'Instruction

Autorisation  
de port d'armes à feu

N° ...../41

Mr .....  
(Nom et prénom)

.....  
(Grade)

affecté à .....  
(Service d'attache et résidence)

domicilié à .....  
(localité, N° de la rue)

est autorisé, en sa qualité d'agent du Service de surveillance  
général et local de la S.N.C.F., à porter une arme à  
feu (révolver) dans l'enceinte du chemin de fer,

et

au cours de tournées et voyages rendus nécessaires par  
l'exercice de son service de surveillance générale +). La  
présente autorisation n'est valable que si elle est présentée  
conjointement avec la carte d'identité S.N.C.F., munie de la  
photographie de l'intéressé.

PARIS, le ..... 1941  
(M.V.D.)

.....  
(signature)

+/ Cet alinéa doit être biffé en ce qui concerne les  
agents de la surveillance locale.

Annexe 3

À la lettre 3/3 S A 1 (SNCF)  
du 14 Août 1941

et modèle 2

de l'Instruction

Plaque d'identité

pour les agents du Service de surveillance générale et  
locale de la S.N.C.F.

---

1	2	3	4	5	6	7	8	9
N° d'ordre	Remise des armes et munitions	Restitution des armes et munitions	Restitution des armes et munitions	Restitution des armes et munitions	Restitution des armes et munitions	Restitution des armes et munitions	Restitution des armes et munitions	Restitution des armes et munitions
	<p>Reçu :</p> <p>..... (nombre)</p> <p>Nature de l'arme ..... cartouches</p> <p>calibre ..... calibre .....</p> <p>N° .....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>Date</p>	<p>Nombre des cartouches restituées</p> <p>calibre.....</p> <p>nombre .....</p>	<p>Signature du comptable</p> <p>Non</p>	<p>Grade</p>	<p>Justification au sujet des cartouches restituées (procès-verbal à établir)</p>
	<p>Jour</p> <p>Heure</p>	<p>Signature du porteur d'armes</p> <p>Non</p>	<p>Grade</p>	<p>Jour</p> <p>Heure</p>				

Annexe 4 à la lettre S/3 S A 1 (S.M.O.F.) du 14 août 1961

27 Juillet 1941

D 3410/17

W 2074

Le Chef du Service Central du Mouvement par les voies de la S.N.C.F., le Service Central des Installations Electriques et les Regions de faire assurer sur toutes les lignes une surveillance très serrée et notamment :

1° sur WEHRMACHT VERKEHRS DIREKTION PARIS concernant les lignes parcourues par les trains allemands, de faire effectuer par tournée journalière Rue de Berri, 29 des voies ;

**Objet** : Mesures à prendre pour assurer la sécurité de la circulation sur certains parcours désignés de la région parisienne.

Conformément aux prescriptions de la lettre 31 W V U du 21 Juillet de la W.V.D. PARIS, la S.N.C.F. a donné des instructions pour que les trains D. et S.F. partant de PARIS après 22<sup>h</sup> - ou y parvenant avant 6<sup>h</sup> - de même que ceux circulant pendant cette période sur les lignes de la Grande Ceinture, soient précédés d'une machine h.l.p. sur les parcours suivants :

PARIS - CREIL,  
 PARIS - MEAUX,  
 PARIS - GRETZ,  
 PARIS - MELUN,  
 PARIS - ETAMPES,  
 PARIS - VERSAILLES-CHANTIERS ou TRAPPES,  
 PARIS - ACHERES,

ainsi que sur la totalité de la Grande Ceinture. L'application de ces mesures nécessite l'utilisation de 7 machines, qui effectueront un parcours journalier de 714 kilomètres h.l.p.

Au cas où l'application de ces mesures devrait s'étendre sur la totalité de la journée (de nuit à minuit), 15 machines seraient nécessaires ; elles effectueraient alors un parcours journalier de 1.724 kilomètres h.l.p.

La consommation journalière de charbon résultant de cette augmentation de parcours s'élève dans l'une et l'autre hypothèses respectivement à 9 et 21 tonnes. Il en résulte une dépense supplémentaire de combustible qui n'est pas négligeable et constitue une nouvelle charge peu compatible avec les réductions de parcours que l'état actuel des approvisionnements en combustible nous a récemment contraints d'effectuer.

Le 19 Juillet, conformément aux instructions de la W.V.D.

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT -

COPIE à : M. BERTHELOT à PARIS - M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE -  
 M. DUGAS - Services T - V - P -

transmises au Service Central du Mouvement par les soins de la liaison S.N.C.F., le Service Central des Installations Fixes a prescrit aux Régions de faire assurer sur toutes les lignes une surveillance très serrée et notamment :

a) sur les lignes importantes et particulièrement sur les lignes parcourues par des trains allemands, de faire effectuer une tournée journalière de visite des voies ;

b) d'inviter tout le personnel à interdire la circulation dans les emprises du Chemin de fer, de toutes les personnes étrangères au Chemin de fer et de signaler sans délai celles qui n'auraient pas obtempéré aux injonctions de nos agents.

Ces dernières mesures, tout en étant beaucoup moins onéreuses que l'utilisation de machines h.l.p., sont certainement d'une plus grande efficacité, car elles permettent de déceler une tentative de sabotage avant que l'accident se soit produit.

Dans ces conditions, la S.N.C.F. demande à la W.V.D. de bien vouloir procéder à un nouvel examen de la question et d'envisager la possibilité de renoncer à l'utilisation de machines h.l.p. circulant devant les trains D. et S.F.

Par ailleurs, la lettre 31 W V U précitée indiquait qu'au cas où des mesures supplémentaires seraient prescrites par les E.B.D., la W.V.D. demandait qu'il y soit donné suite par les Régions. La S.N.C.F. estime que les prescriptions qui précèdent, en laissant aux E.B.D. l'initiative de prendre les dispositions complémentaires qu'elles jugeront utiles, sont susceptibles d'entraîner la mise en application de mesures divergentes suivant les E.B.D. Aussi, la S.N.C.F. demande-t-elle que les dispositions à mettre en vigueur soient prescrites par la W.V.D. seule, de sorte que ces dispositions soient uniformes pour tous les Services intéressés.

Le Directeur Général,  
signé : LE BESNERAIS.

24 Juillet 1941

D. 3410/17

Monsieur le Préfet,

Par votre lettre en date du 21 Juillet, vous avez bien voulu appeler mon attention sur des instructions que vous avez reçues de la Kreiskommandantur de ST-DENIS au sujet de mesures de police ainsi que de la surveillance des voies du chemin de fer au point de vue technique.

Vous m'indiquez que la Préfecture de Police a fait connaître aux Autorités allemandes que cette surveillance incombe aux agents du Chemin de fer et vous me demandez d'appeler l'attention des agents qui seront chargés de cette surveillance sur la gravité des sanctions auxquelles ils s'exposeraient en cas d'un nouvel attentat.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les Chemins de fer sont, en zone occupée, à la disposition du Général, Chef Allemand des Transports, qui exerce son autorité dans la zone occupée non interdite, par l'intermédiaire de la Direction des Transports Militaires de PARIS - en abrégé W.V.D. PARIS, 29, rue de Berri ; celle-ci nous a donné des instructions de nature technique sur les mesures à prendre (telles que circulation de machines h.l.p. en avant de certains trains, tournées spéciales de surveillance de la voie, etc ....).

La faiblesse des effectifs du Chemin de fer l'a toujours obligé à se limiter à la surveillance technique ainsi définie ; la surveillance d'ordre général, au contraire, dont le but est d'interdire ou de rendre particulièrement difficile la pénétration des personnes étrangères au Chemin de fer sur les voies ferrées, ne saurait incomber au Chemin de fer, et doit être exécutée par un personnel autre que celui du chemin de fer ; c'est ce qui a toujours été prévu dans les différents "plans de protection" comportant l'emploi de la Gendarmerie, de la Garde Mobile, voire de l'Armée.

En conséquence, nous exécuterons les mesures de surveillance technique qui nous seront prescrites par la W.V.D. PARIS et nous lui indiquerions, si elle nous demandait de prendre

Monsieur le Préfet de Police -

COPIE à M. BERTHELOT à PARIS - M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE -  
M. HARRAND - M. DUGAS - Services M - V - P -

des mesures de surveillance générale, que ces dernières  
n'incombent pas au Chemin de fer.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de mes  
sentiments de haute considération.

P. le Directeur Général,  
signé : LECLERC du SABLON.

21/7/41

COPIE pour Monsieur DUGAS

C O P I E

faite le 22/7/41

PREFECTURE DE POLICE

PARIS, le 21 Juillet 1941

Cabinet du Préfet

Le Préfet de Police

à Monsieur le Directeur Général de la S.N.C.F.  
rue de Rome à PARIS

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les Autorités occupantes ont prescrit un certain nombre de mesures immédiates à la suite du déraillement d'un train de marchandises survenu le 17 Juillet courant, à proximité de la gare d'EPINAY-sur-SEINE, accident que l'enquête a révélé être dû à la malveillance. En particulier, la Kreiskommandantur de St-DENIS a prescrit des mesures de police ainsi que la surveillance des voies au point de vue technique.

La Préfecture de Police a fait connaître aux Autorités Allemandes que cette surveillance incombait aux agents des Chemins de fer. En conséquence, je vous transmets ci-joint copie des instructions de ces Autorités et je me permets de vous demander de bien vouloir prendre les mesures prescrites, en appelant l'attention des agents qui seront chargés de cette surveillance sur la gravité des sanctions auxquelles ils s'exposeraient au cas d'un nouvel attentat.

Je vous serais très obligé de vouloir bien me tenir informé de ce qui aura été fait en ce sens.

Le Préfet de Police,  
signé : F. BARD

AVIS : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - "Pour examen et projet de réponse, d'accord avec V, pour demain midi - (s) LE BESNERAIS" -

COPIE à : M. BERTHELOT à PARIS - M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services T, V, P -

21/7/41

COPIE pour Monsieur DUGAS

C O P I E

faite le 22/7/41

PREFECTURE DE POLICE

PARIS, le 21 Juillet 1941

Cabinet du Préfet

Le Préfet de Police

à Monsieur le Directeur Général de la S.N.C.F.  
rue de Rome à PARIS

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les Autorités occupantes ont prescrit un certain nombre de mesures immédiates à la suite du déraillement d'un train de marchandises survenu le 17 Juillet courant, à proximité de la gare d'EPINAY-sur-SEINE, accident que l'enquête a révélé être dû à la malveillance. En particulier, la Kreiskommandantur de St-DENIS a prescrit des mesures de police ainsi que la surveillance des voies au point de vue technique.

La Préfecture de Police a fait connaître aux Autorités Allemandes que cette surveillance incombait aux agents des Chemins de fer. En conséquence, je vous transmets ci-joint copie des instructions de ces Autorités et je me permets de vous demander de bien vouloir prendre les mesures prescrites, en appelant l'attention des agents qui seront chargés de cette surveillance sur la gravité des sanctions auxquelles ils s'exposeraient au cas d'un nouvel attentat.

Je vous serais très obligé de vouloir bien me tenir informé de ce qui aura été fait en ce sens.

Le Préfet de Police,  
signé : F. BARD

AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - "Pour examen et projet de réponse, d'accord avec V, pour demain midi - (s) LE BESNERAIS" -

COPIE à : M. BERTHELOT à PARIS - M. le Président FOURNIER - M. VAGOGNE - M. DUGAS - Services T, V, P -

KREISKOMMANDANTUR  
SAINT-DENIS

SAINT-DENIS, le 17 Juillet 1941

—  
au Commissariat de  
St-DENIS  
—

Les sabotages sur la voie de chemin de fer, commis aujourd'hui, m'ont amené à prendre les mesures suivantes :

1°) Vous prendrez des mesures de renforcement de la surveillance des voies de chemin de fer, ceci sur l'ensemble de votre circonscription ;

2°) Au cas où il serait constaté un relâchement dans l'activité de la surveillance par la Police Française, la Gendarmerie Allemande prendra toutes les mesures de punitions nécessaires ;

3°) La surveillance technique des voies ferrées incombe à l'Administration des Chemins de fer. Il est de votre intérêt que vous veillez à l'application de ces prescriptions.

Le Capitaine Commandant  
la Kommandantur.