

Section N°

Travaux

Subdivision N°

DIVERS

Titre du dossier :

23) Remise en état des installations
et Reconstruction. - Dossier général
(de 1940 à Mai 1944)

Année 1940 Nos 1079

Année 1944 Nos 6157

Année 19 Nos

Année 1941 Nos 2365

Année 19 Nos

Année 19 Nos

Année 1942 Nos 968

Année 19 Nos

Année 19 Nos

Année 1943 Nos 4451

Année 19 Nos

Année 19 Nos

Nos des Pièces	DATES des Pièces	EXPÉDITEUR	ANALYSE SOMMAIRE	DESTINATAIRE	Nombre d'Annexes	OBSERVATIONS
	1940					
1	22 juil.	Porchet		Cambourne	1 cl	
2	18 juillet	Porchet		Guillaumes	1 cl	
2 bis	21 "	Le Bessierais		Cambourne	1 cl	
3	27 juillet	Perron		Demois	1 cl	
4	28 juillet	Entret. des conf. du R. g. d. du 28/7/40. n° 1165		"	1 cl	
5	29 juillet	Porchet		Cambourne	1 cl	
6	30 juillet	Perron		Demois	1 cl	
7	5 août	Demois		de Villèle - Adm. - Perron - Mord.	1 cl	
8	11 août	Wagnon		de Villèle - Adm. - Perron	1 cl	
9	12 août	Perron		Demois	1 cl	
10	13 août	Porchet		Cambourne	1 cl	
11	14 août	Porchet		Guillaumes	1 cl	

Nos des Pièces	DATES des Pièces	EXPÉDITEUR	ANALYSE SOMMAIRE	DESTINATAIRE	Nombre d'Annexes	OBSERVATIONS
<u>1940</u>						
12	24 août	Porchez		Cambourne	-	cl
13	27 août	Guillaume		Porchez	6	cl
14	28 août	Demaux		I.V.	5	cl
15	29 août	Demaux		Chf. d'arr. de la Réunion	2	cl
16	31 août	Porchez		Guillaume	14	cl
17	6 juil	Guillaume		Porchez	1	cl
18	6 juil	Demaux		Chf. d'arr.	14	cl
19	4 novem.	Demaux		I.V.	-	cl. dual.
<u>1941</u>						
20	19 janvier	Porchez		Guillaume	-	cl. ext.
21	15 mars	Porchez		Cambourne	-	cl
<u>1942</u>						
22	27/11	H. Arr ^t		Demaux		cl (extra.)
<u>1943</u>						
23	22/3	Cambourne		Guillaume		cl
24	2/4	Porchez		d ^e		cl
25	20/4	Fournier		Ministère		cl
26	28/4	PV Conf. 1265 de I.V.				cl
27	10/5	Porchez		Guillaume		cl
28	21/5	Guillaume		Porchez	2	cl
29	1/6	Demaux		Guillaume		cl
30	15/6	Demaux		L. 45 Arr ^t		cl
31	19/6	Guillaume		Porchez	4	cl
32	15/7	L. Arr ^t		Demaux		cl
<u>1944</u>						
33	19/1	Conférence des Chfs de S ^e de la voie				cl ext ^e
34	26/1	Conférence des I.V. N° 1269				cl. ext ^e

N ^{os} des Pièces	DATES des Pièces	EXPÉDITEUR	ANALYSE SOMMAIRE	DESTINATAIRE	Nombre d'Annexes	OBSERVATIONS
68 ^{le}	10/5	E.B.D.		S.N.C.F.		cl.
68 ^{le}	10/5	Porchey		Guillaume		cl.
68 ^{le}	10/5	Porchey		Guillaume		cl.
68 ^{le}	10/5	Porchey		Guillaume		cl.
68 ^{le}	10/5	E.B.D.		S.N.C.F.		cl.
68 ^{le}	10/5	Porchey		H.V.D.		cl. ext.
70	13/5	3 ^e An ^e		Porchey		cl.
71	13/5	Porchey		Guillaume		cl.
71 ^{le}	15/5	Porchey		Guillaume		cl.
72	16/5	Porchey		Guillaume		cl.
73	15/5	Leclercq		E.B.D.	1	cl.
74	13/5	Leclercq		E.B.D.		cl.
75	13/5	Guillaume		Porchey		cl.
76	17/5		Notes			cl.
77	19/5	3 ^e An ^e		Demaine	2	cl.
77 ^{le}	20/5	Leclercq		Adine		cl.
78	20/5	V.B. ouest		Guillaume	1	cl.
78 ^{le}	20/5	Leclercq		I.V.	2	cl.
79	19/5	5 ^e An ^e		Leclercq		cl.
79 ^{le}	18/5	Demaine		4 ^e 5 ^e An ^e		cl.
80	20/5	5 ^e An ^e		Demaine	4	cl.
81	23/5	Porchey		Guillaume		cl.
81 ^{le}	23/5	Porchey		Guillaume		cl.
82	24/5	Porchey		S.N.C.F.	4	cl.
82 ^{le}	24/5	3 ^e An ^e		Demaine	1	cl.
83	26/5	Porchey		Guillaume		cl.
83 ^{le}	26/5	Porchey		Guillaume		cl.
84	26/5	Widmann		Guillaume		cl.
84 ^{le}	26/5	Demaine		Guillaume	1	cl.
85	27/5	Porchey		Guillaume	1	cl.
86	27/5	Demaine		I.V.		cl.
87	27/5	Porchey		Guillaume		cl.
88	27/5	Porchey		Guillaume		cl.
89	27/5	Porchey		Guillaume		cl.
90	31/5	Porchey		Guillaume	1	cl.
91 ^{le}	31/5	Porchey		Demaine	3	cl.

Nos des Pièces	DATES des Pièces	EXPÉDITEUR	ANALYSE SOMMAIRE	DESTINATAIRE	Nombre d'Annexes	OBSERVATIONS
34 ^{bis}	11/3	Porchez	Conférence de l'entretien N° 304	Guillaume	10	cl.
34 ^{ter}	22/3	Porchez		H. V. D.	1	cl.
35	6/3	Le Bannier		5 ^e Arr ^t		cl.
36	13/3	Demaux				
38	24/3	Porchez	P.V. Conférence Chef de 1 ^{er} V.B. du 22/3/44	Guillaume	4	cl.
39 ^{bis}	1/4	Guillaume		IV		cl. ext ^e
39 ^{ter}	2/4	Guillaume		Guillaume		cl.
40	2/4	Porchez		Mouvement		cl.
40 ^{bis}	30/3	Demaux		Guillaume		cl.
41	31/3	Porchez		Guillaume		cl.
42	3/4	Porchez		Guillaume		cl.
43	4/4	Demaux		Guillaume	2	cl.
44			Groupement de notes aux 2, 3, 4 et 5 ^e Arr ^t		5	cl.
45 ^{bis}	4/4	Porchez	Memento de la réunion des Chefs de division de l'Entretien	Guillaume	2	cl. ext ^e
45 ^{ter}	5/4	Porchez		Guillaume		cl.
46	6/4	Porchez		Demaux		cl.
47	8/4	4 ^e Arr ^t		Adam		cl. ext ^e
47 ^{bis}	8/4	Porchez		Demaux		cl.
48	11/4	4 ^e Arr ^t		Région Nord		cl.
49	11/4	E.B.D.				
51	14/4	Demaux		5 ^e Arr ^t		cl.
54	18/4	4 ^e Arr ^t		Demaux	2	cl.
56 ^{bis}	19/4	Porchez		Guillaume		cl.
57	21/4	Porchez		Guillaume	11	cl.
58	25/4	Pierston		Latouche	2	cl.
58 ^{bis}	25/4	Porchez		Guillaume	1	cl.
59	26/4	Porchez		Guillaume	1	cl.
60	27/4	Porchez		Guillaume		cl.
60 ^{bis}	28/4	Guillaume		Porchez	3	cl.
61	26/4	Ing. Entretien	Région Sud Ouest	Demaux		cl.
62	27/4	Porchez		Guillaume		cl.
63	28/4	Porchez		Guillaume		cl.
64	28/4	Porchez		Guillaume		cl.
65	28/4	Porchez		Guillaume	1	cl.
66	28/4	Porchez		Guillaume		cl.
66 ^{bis}	29/4	Mouvement		Guillaume	1	cl.
66 ^{ter}	29/4	Porchez		Guillaume	3	cl.
67	2/5	5 ^e Arr ^t		Demaux		cl.
67 ^{bis}	4/5	Porchez		Guillaume		cl.
67 ^{ter}	7/5	5 ^e Arr ^t		Demaux		cl.

SERVICE CENTRAL

des
INSTALLATIONS FIXES

22 juin 1940

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région du NORD.

NORD - TRAVAUX

Service Central

30 Aout 1940

Rég. G

Pièces

R. 1079

1

Conférence

Travaux

Commissaire Général

V 00. 01

12 JUIL 1940

M. Demane

M. V. G.

9

In :

la classe

us

4 AOUT 1940

inférieur

avec

17-7

M. le Directeur Général s'est préoccupé, ainsi que je vous l'ai dit tout récemment, du rétablissement de la circulation des trains sur l'ensemble de notre Réseau dès que les circonstances l'exigeront.

Je lui ai soumis le schéma de l'organisation à mettre sur pied pour assurer, par une répartition rationnelle des moyens, la continuité du rail et le fonctionnement des services essentiels; vous serez, en temps opportun, informé des dispositions arrêtées.

Mais il convient dès maintenant de se préoccuper, d'une part, de faire le bilan des travaux à réaliser en toute première urgence, d'autre part des mesures préparatoires à prendre ou à se tenir prêt à prendre pour connaître et réunir les moyens nécessaires.

Sur le premier point, il faut dans la mesure du possible grouper les renseignements plus ou moins épars que vous possédez sur les destructions et provoquer le même travail auprès des éléments de vos Services avec lesquels vous avez des liaisons; il faut également rechercher où peuvent se trouver les archives essentielles dont nous aurons besoin, en particulier pour les ouvrages d'art.

En ce qui concerne les reconnaissances techniques, elles seront évidemment entreprises d'abord par les Régions; mais elles seront complétées pour les réparations des destructions importantes par du personnel spécialisé du Service "V"; de même les réparations elles-mêmes seront laissées aux Régions pour les travaux de voie ainsi que pour les travaux de moyenne importance de signalisation, téléphonie, bâtiments, ouvrages d'art etc, mais les travaux importants seront entrepris par les soins du Service "V". Le personnel nécessaire pour renforcer le Service V sera prélevé sur les Régions, l'état d'entretien de nos installations permet en effet d'assurer convenablement les travaux d'entretien avec un encadrement réduit. Je vous demande de vous préoccuper du choix du personnel à mettre à ma disposition (Chefs d'Arrondissements, Adjoint, Inspecteurs Voie et S E S, agents d'études, en particulier pour renforcer les divisions d'études des ouvrages d'art et des bâtiments, etc...) et des moyens de les toucher et de les rassembler le moment venu.

Quant au matériel et aux matériaux, leur recensement est plus que jamais indispensable; vous aurez à rechercher, compte tenu des utilisations déjà faites ou présumées et des repliements techniques entrepris, où doit se trouver le matériel dont vous disposez et susceptible d'être utilisé pour la reconstruction.

CLASSÉ

[Handwritten:] 80 front page
N 1

La question tend à s'est précisée, ainsi que je vous l'ai dit
au moment du rétablissement de la circulation des trains sur l'ensemble
des circonstances l'exigent.

[Faint, mirrored bleed-through text from the reverse side of the page, likely from a document discussing organizational matters.]

Le bilan des travaux effectués au cours de l'année 1954 est le suivant :

Il faut également se souvenir que les groupes les plus essentiels sont ceux qui, en particulier pour les ouvriers, les jeunes et les femmes, ont le plus de chances de survivre. Il faut également se souvenir que les groupes les plus essentiels sont ceux qui, en particulier pour les ouvriers, les jeunes et les femmes, ont le plus de chances de survivre.

Il ne s'agit pas de faire passer les renseignements techniques, elles seront
évidemment entreprises d'abord par les régions; mais elles seront complétées
pour les régions des destructions après l'avis du personnel spécialisé
du Service "V"; de même les régions elles-mêmes seront laissées aux
régions pour les travaux de voie ainsi que pour les travaux de moyenne
importance de signalisation, téléphonie, bâtiments, ouvrages d'art etc, mais
les travaux importants importants seront entrepris par les soins du Service
"V". Le personnel nécessaire pour renforcer le Service V sera prélevé aux les
régions, l'état d'entretien de nos installations se met en effet à se dégrader
considérablement les travaux d'entretien avec un enchevêtrement réduit. Je vous
demande de vous préoccuper du choix du personnel à mettre à ma disposition
(Chefs d'arrondissements, Adjointes, Inspecteurs Voe et S. B. agents
d'études, en particulier pour renforcer les divisions d'études des ouvrages
d'art et des bâtiments, etc...) et des moyens de les toucher et de les ras-
sembler le moment venu.

La recherche du matériel dont vous disposez et susceptible d'être utilisée pour trouver des ou présumées et des réplicants techniques entreprises, ou doit se déjà indissimulables; vous devez le rechercher, compte tenu des utilisations d'un matériel et aux matériaux, leur fonctionnement est plus que

Paris, le 18 Juillet 1940

NORD - TRAVAUX

Service Central

Service Central des
Installations Fixes.

Vt 5000

3



Annexe

28 JUIL 1940

Rep. G

1079

Pièces

2

Nord

Monsieur le Chef du Service de la Voie
et des Bâtiments de la Région du Nord

L'Ordre Général n° 33 du 26 Juin 1940 précise dans son article 4 que les Chefs de Service V.B. adresseront au Directeur du Service Central V un compte-rendu journalier des reconnaissances effectuées et la liste des travaux reconnus nécessaires.

Il est prévu que ce compte-rendu fera mention des travaux peu importants ou réalisables sans délai par les Régions.

En réalité, ainsi que je viens de le préciser aux Directeurs de l'Exploitation des Régions, les renseignements me parviennent d'une manière tout à fait irrégulière. Si je suis tenu à peu près régulièrement au courant pour l'ensemble des Régions du rétablissement de la circulation normale, je suis au contraire encore très mal renseigné sur les destructions (de voies, d'ouvrages d'art, de téléphonie, de signalisation, d'enclenchements, d'alimentation en eau, de bâtiments, etc...), même lorsque vous êtes vous-même exactement renseigné. En particulier, c'est, en général, en apprenant que le trafic est repris sur un tronçon de ligne que je constate que certaines réparations provisoires ou définitives ont été réalisées.

Une telle situation m'interdit pratiquement tout travail méthodique et m'empêche d'avoir une vue d'ensemble sur la situation. J'insiste de la manière la plus pressante pour que vous appliquiez enfin rigoureusement les instructions données.

Votre compte-rendu journalier devra fournir tous les renseignements possibles sur la situation de fait constatée. Vous aurez en outre à me faire connaître les remises en état que vous aurez réalisées et celles que vous comptez entreprendre. Vous devez aussi, comme je vous l'ai demandé d'autre part, me renseigner sur les entreprises qui vous ont fait des offres de service et sur les matériaux dont vous avez retrouvé la disposition. Vous devez de même signaler immédiatement le matériel ou l'outillage qui auraient été réquisitionnés par les autorités allemandes.

Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente note et me faire connaître pour quelle date très prochaine vous comptez m'adresser, pour compenser l'absence systématique de renseignements à ce jour, un compte-rendu d'ensemble des constatations faites et des travaux déjà exécutés ou en cours.

Je vous recommande cette question d'une manière toute particulière.

LE DIRECTEUR

Sain note du 28-8-40
aux I.V.

CLASCO

11000

22 JUIL 1940

M. Demany

L. L. L.

fin m. L. L.

de cette note

9

30/7

Vt

Copie adressée à M. le Directeur de l'Exploitation
de la Région d u Nord, pour le tenir informé.

18/7/40

LE DIRECTEUR

Signé : Porchez

N6

S.N.C.E.

Service Central des
Installations Fixes.

Paris, le 18 Juillet 1940

ANNEXE

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
21 JUIL 1940	
Map. G	Pièces
1079	2

Vt. 52000 -

Monsieur le Chef du Service de la Voie
et des Bâtiments de la Région d'Alsace

22 JUIL 1940

Dossier	Pièce
N. 500 / 5	3

L'Ordre Général n° 33 du 26 Juin 1940 précise dans son article 4 que les Chefs de Service V.B. adresseront au Directeur du Service Central V un compte-rendu journalier des reconnaissances effectuées et la liste des travaux reconnus nécessaires.

Il est prévu que ce compte-rendu fera mention des travaux peu importants ou réalisables sans délai par les Régions.

En réalité, ainsi que je viens de le préciser aux Directeurs de l'Exploitation des Régions, les renseignements me parviennent d'une manière tout à fait irrégulière. Si je suis tenu à peu près régulièrement au courant pour l'ensemble des Régions du rétablissement de la circulation normale, je suis au contraire encore très mal renseigné sur les destructions (de voies, d'ouvrages d'art, de téléphonie, de signalisation, d'enclenchements, d'alimentation en eau, de bâtiments, etc.), même lorsque vous êtes vous-même exactement renseigné. En particulier, c'est, en général, en apprenant que le trafic est repris sur un tronçon de ligne que je constate que certaines réparations provisoires ou définitives ont été réalisées.

Une telle situation m'interdit pratiquement tout travail méthodique et m'empêche d'avoir une vue d'ensemble sur la situation. J'insiste de la manière la plus pressante pour que vous appliquiez enfin rigoureusement les instructions données.

Votre compte-rendu journalier devra fournir tous les renseignements possibles sur la situation de fait constatée. Vous aurez en outre à me faire connaître les remises en état que vous aurez réalisées et celles que vous comptez entreprendre. Vous devez aussi, comme je vous l'ai demandé d'autre part, me renseigner sur les entreprises qui vous ont fait des offres de service et sur les matériaux dont vous avez retrouvé la disposition. Vous devez de même signaler immédiatement le matériel ou l'outillage qui auraient été réquisitionnés par les autorités allemandes.

Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente note et me faire connaître pour quelle date très prochaine vous comptez m'adresser, pour compenser l'absence systématique de renseignements, à ce jour un compte-rendu d'ensemble des constatations faites et des travaux déjà exécutés ou en cours.

Je vous recommande cette question d'une manière toute particulière.

LE DIRECTEUR

Inférieur

23 JUIL 1940
M. Demay

le Henriquet

M. Leclercq

P. -D.FI.

23 JUIL 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

R. C. Seine 276.418 B

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

D 3361/50

le 21 Jui

S. N. C. F.

RÉGION NORD

SECRÉTARIAT DE LA DIRECTION

23 JUIL 1940

Dossier

N° 7221/12

NORD TRAVAUX

Service Central

31 DEC 1940

Rép G

N° 1079

Monsieur le Directeur de l'Exploitation

de la Région du NORD.

24 JUIL 1940

M. Demay

Au cours des hostilités et lors des repliements des populations, des dégâts divers ont été commis à l'intérieur de nos diverses installations, logements et Cités, établis dans nos emprises.

II convient, à l'aide de toute la main-d'oeuvre locale disponible, de faire effectuer d'urgence les réparations indispensables et les travaux conforatifs qui seraient de nature à éviter que les incursions d'éléments étrangers au chemin de fer, ou les intempéries n'augmentent gravement et rapidement l'état d'un certain nombre de nos bâtiments.

II y aura lieu, en outre, à la suite des inventaires et des examens auxquels il sera procédé du mobilier et des aménagements intérieurs des divers locaux, de procéder aux recherches propres à permettre de retrouver les objets manquants et qui auraient été utilisés ou transportés au voisinage.

II y a le plus grand intérêt à faire procéder à ces vérifications, aussitôt que possible, et à assurer la remise en place de tout ce qui aurait été transporté ou utilisé en dehors des locaux, immeubles ou logements dont nous avons la charge.

Je vous demande enfin de faire assurer la fermeture et le gardiennage de ceux qui doivent rester inoccupés, en utilisant, au besoin, à cet effet, un personnel choisi parmi celui que vous avez en surnombre actuellement. Une surveillance active devra protéger, en particulier, ceux de nos logements dont les occupants n'ont pas encore pu rejoindre leur résidence.

Paris, le 30 juillet 1940.

Le Directeur Général,

Copie à MM. les Chefs d'arrondissement, avec prière de vouloir bien appliquer les prescriptions de la note ci-dessus et me tenir au courant.

Le Chef du Service

de la Voie et des Bâtiments

à signer
par M. Demay

27/7

CRASSER

COPIE pour

27 JUIL. 1940

M. le Chef de la Division des ETUDES V.B.

M. le Chef de la Division de l'Entretien,

M. le Chef de la Subdivision des ETUDES des INSTALLATIONS ELECTRIQUES

M. PIERSON

Minute.

29/7

lu Collouville

lu Tegier

Q

M. l'ad. d. l'air

(m. l'ad. d. l'air, copie)

SECT. CENTRAL

29. JUIL 1940

VOIE

Puis note.

A classer

N. août 1940

Le Chef de la subdivision
des Etudes de la Voie

[Signature]

M. M. Carlier

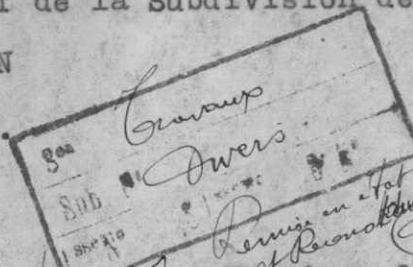
Genève

27/7

M. P. d. l'air

V. d. l'air

CLASSER



NORD - TRAVAUX	
Service Central	
30 JUIL 1940	
Rep. G	Pièces
1079	3

Monsieur le Chef de la Division
du MOUVEMENT

La coordination des travaux à faire entreprendre par le Service de la Voie et des Bâtiments incombe, comme vous le savez, à la Division des Etudes et il importe en conséquence, pour éviter la dispersion des efforts, que tous les travaux, dont l'urgence se révèle en vue d'une reprise éventuelle de notre exploitation sur une ligne, me soient signalés en premier lieu, de façon à me permettre de faire établir en temps utile les programmes nécessaires et d'intervenir, pour leur réalisation, auprès de la Division intéressée du Service V.B.

Je vous demanderais donc de vouloir bien me signaler à cet effet, le plus longtemps possible à l'avance, les lignes sur lesquelles vous envisagez une reprise de notre exploitation, en m'indiquant, en ce qui concerne les relations téléphoniques, celles qui vous paraîtraient les plus urgentes.

Le Chef de la Division des ETUDES Ex,

Signé: PIERSON

M.

M. COLLONVILLE:

Voir qui rédigera cette
note et lui donner les
éléments pour notre
Service, en temps voulu.
le 6/8/1940

NORD - TRAVAUX

Service Central

2 SEP. 1940

Rap. G

Pages

1079

4

EXTRAIT

des décisions de la Conférence du
Directeur Général du
28 Juillet 1940.

1165° - Compte-rendu périodique au Mi-
nistère des Travaux Publics -

Les Services Centraux communique-
ront, le samedi, au Secrétariat de la
Direction (M. VAGOGNE) les éléments
d'une note à remettre le lundi de cha-
que semaine au Ministre des Travaux
Publics pour rendre compte des progrès
de toute nature réalisés par la S.N.C.F.
pour la reprise de l'exploitation.

Les premiers renseignements seront
fournis le lundi 29 Juillet.

CLASSÉ

17
124
MER 31 JUIL 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL
DES INSTALLATIONS FIXES

PARIS, le

29 JUIL. 1940

19

42, Rue de Châteaudun

Téléphone : TRINITÉ 29-94 à 29-97

Adr. Télégraph. : SONAFERVOI-PARIS

NORD - TRAVAUX

Service Central

5 AOUT 1940

Pièces

5

Renseignements à fournir
par les Régions au Service
V sur les destructions.

V. c. 52.000-13

14

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région du NORD.

31 JUIL 1940

Dossier

N. 500 / 5

Pièce

4

Au cours de la conférence du Directeur Général du 18
Juillet dernier, il a été rappelé que les Régions devaient
fournir au Service V tous les renseignements concernant les
destructions.

Je précise la forme sous laquelle il est désirable que
ces renseignements me soient envoyés.

A la suite de toute reconnaissance effectuée sur une
ligne ou sur un tronçon de ligne entre deux gares A et B, je
vous demande d'établir un procès-verbal succinct donnant non
seulement l'état des ouvrages d'art détruits, mais également
l'état des voies principales, des voies de garage, des instal-
lations de sécurité (signalisation de pleine ligne et postes
de gares), des installations de télécommunication, du service
de l'eau, des bâtiments, quais, clôtures, etc..

Vous proposerez pour chaque nature d'installation, soit
d'effectuer vous-même la remise en état, soit de la confier au
Service de la Reconstruction.

D'autre part, en ce qui concerne les ouvrages d'art,
je vous demande de m'envoyer le plus tôt possible une fiche
par ouvrage donnant schématiquement l'aspect de l'ouvrage
détruit avec les cotes essentielles, ouverture des travées,
hauteur, etc., et une description sommaire des destructions.

Vous indiquerez en outre les mesures qu'il est nécessaire
de prendre rapidement, soit mesures conservatoires (soutènement
des voûtes à plusieurs travées) soit devant permettre le réta-
blissement rapide de la circulation.

Je vous demande de m'envoyer ces documents en double

Voir note du 28-8-40
aut. 1.4

CLASSE

TJVL

PARIS, le 29 Juillet 1940

SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES

NORD - TRAVANZ	
Service Central	
2 SEP 1940	
N° C	Places
N° 1079	S

MINUTE

Renseignements à fournir
par les Régions au Service
sur les destructions.

V. n. 52 000-13
14

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région du Nord.

Au cours de la Conférence du Directeur Général du
19 Juillet dernier, il a été rappelé que les Régions
devaient au Service R tous les renseignements con-
cernant les destructions.

Je précise la forme sous laquelle il est désirable
que ces renseignements me soient envoyés.

A la suite de toute reconnaissance effectuée sur une
ligne ou sur un tronçon de ligne entre deux gares A et B,
je vous demande d'établir un procès-verbal succinct donnant
non seulement l'état des ouvrages d'art détruits, mais
également l'état des voies principales, des voies de garage,
des installations de sécurité (signalisation de pleine
ligne et postes de gares), des installations de télécommu-
nication, du service de l'eau, des bâtiments, quais,
clôtures, etc...

Vous proposerez pour chaque nature d'installation,
soit d'effectuer vous-même la remise en état, soit de la
confier au Service de la Reconstruction.

D'autre part, en ce qui concerne les ouvrages d'art,
je vous demande de m'envoyer le plus tôt possible une fiche
par ouvrage donnant schématiquement l'aspect de l'ouvrage
détruit avec les cotes essentielles, ouverture des travées,
hauteur, etc..., et une description sommaire des destructions.

Vous indiquerez en outre les mesures qu'il est néces-
saire de prendre rapidement, soit mesures conservatoires
(soutènement des voûtes à plusieurs travées) soit devant
permettre le rétablissement rapide de la circulation.

Je vous demande de m'envoyer ces documents en double
exemplaire (un pour le Service R) aussitôt leur établisse-
ment et au fur et à mesure qu'ils sont établis, sans atten-
dre de les grouper par itinéraire.

le Directeur
" PORCHEZ "

19/8/40
Collonville
Henriquet
Saint Aubin
Widman
Les D R savent
s'ils qu'ils peuvent
fournir ces renseignements
et de fait.
qu'ont-ils en leur
pouvoir. Affaire en fin?

De
D'accord
Lambert
12/8

Copie à M.M.

DE VILLELE
ADINE
POINTIN
MERCK

pour adresser directement à M. LEMAIRE, Directeur
du Service R, les renseignements Y ainsi que ceux faisant
l'objet de sa note du 3 Août dernier qui vous a été
transmise d'autre part.

Copie à Monsieur ...les I.V. (I à 5)

pour adresser au fur et à mesure dans la forme prévue,
les renseignements I qui vous restent à fournir.

L'Ingénieur en Chef de l'Entretien

urgent 7/8
M Lemaux

Je vous propose de donner suite
à la note ci-jointe pour M Torchiz
+ à la note ci-jointe aux IV.

5

M Lemaux

- Les IF nous demandent
- (1) - Le PV & reconnaissance ^{journalière} de l'avancement de travaux de remise en état de toutes les installations.
 - (2) - Le service R nous demande des fiches pour les ouvrages d'art (1 exemplaire de ces fiches et aussi demandé par le P.T.I.)
 - (3) + un rapport journalier sur l'avancement des travaux d'ouvrages d'art.

(1) - (2) + (3) sont fournis régulièrement.

Il manque (4) qui fait l'objet de la note ci-jointe aux IV et de la réponse à M Torchiz 13/8

Le Collonelle 10/8

N peut voir ce que le service R et le IF demandent exactement dans ce qui est raisonnable à faire. Les services s'occupent de cela dans une affaire coordonnée.

Nous ne fournis rien aux IV de état, liste, fiches, PV etc. Ils disent la même chose et cherchent à l'un sur l'autre.

M Lemaux le 13/8
qui a dit que M Torchiz...
le renseignements nécessaires (à la fois pour le Colonel et pour...)

LECLERCQ

HENRIQUET

pour fournir A régulièrement
les I.V. avec prière de presser l'envoi des P.V. de reconnaissance
des lignes non désignées à la lettre ci-dessous.

NORD - TRAVAIL	
Service Central	
2 SEP 1940	Placés
Ca	
1079	

Paris, le

ANNEXE

MINUTE

V.B.N.vt.

Le CHEF du SERVICE de la VOIE et des BATIMENTS
à Monsieur le DIRECTEUR du SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES.

Ainsi que vous le demandez, je vous accuse réception de votre note du 18 Juillet

129 juillet

1940 relative à l'envoi ~~de~~ de compte-rendus des
reconnaisances avec la liste des travaux reconnus néces-
saires. Il est particulièrement difficile d'établir de compte

rendus journaliers;
personnel du front local,
les bureaux nous aident

Je vous ai maintenant envoyé des compte-rendus pour
aux comptes

les lignes suivantes:

- AMIENS à LILLE (entre Corbie et Douai)
- LENS à BREBIERES
- CHANTILLY à CREPY-en-VALOIS
- AMIENS à LAON
- ST JUST à CAMBRAI (entre MONTDIDIER et CHAULNES)
- COMPIEGNE à SOISSONS
- AMIENS à ROUEN (entre Saleux et le km.112 limite de région)
- PARIS à SOISSONS et à la Frontière (entre Paris & Anizy)
- PARIS à CREIL par EPLUCHES
- ST OUEN l'AUMONE à PONTOISE
- PARIS à CALAIS (entre ORRY-la-Ville et Rang-du-Fliers)
- ROCHY-CONDE à la RUE St PIERRE
- MONTSOULT à LUZARCHES
- PARIS au TREPORT (entre Paris et St Omer en Chaussée)
- CLERMONT à ESTREES St DENIS
- ST OMER-en-CHAUSSEE à AMIENS (Crèvecœur)
- CREIL à BEAUVAIS
- ORMOY à LONGUEAU
- ARRAS à ETAPLES
- CREIL à ST QUENTIN (Tergnier)
- ARRAS à HAZEBROUCK
- ST OUEN-les-DOCKS à ERMONT
- BETHUNE à ABBEVILLE - (km.122.160)
- BULLY-GRENAY à BRIAS
- LENS à OSTRICOURT
- HENIN-LIETARD à DON

Les comptes rendus
comportent l'indication des travaux que j'exécute

Les Comptes rendus

Les envois continueront au fur et à mesure de la réception des renseignements. Les Services locaux, renseignements qui sont ~~assez~~ ^{très} longs à me parvenir ~~de façon~~ ^{et} ~~disposants étant gênés par la lenteur des transmissions et~~

Pour les mêmes raisons il est assez difficile de vous tenir au courant au jour le jour de toutes les réparations faites.

réparations faites. Je vous propose de vous
 A (1) admettre la question de la réparation
 (1) et de donner
 l'assurance
 de la réparation.
 X
 Enfin
 X (1) ce qui concerne la réparation
 pour les ouvrages. J'ai dit
 nte de voir la réparation au point de
 même qu'elle soient ibolles.

COPIE pour Monsieur le Chef de la Division du Mouvement
pour Monsieur le Chef de la Division de l'Entretien
pour Monsieur le Chef de la Division de la Traction
pour Monsieur le Chef de la Subdivision des Etudes des Installation
de Signalisation

M. PIERSON
Minute
+ 2

30 JUIL. 1940

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
30 Aout 1940	
Dep. G	Pièces
N° 1079	5

EX.Ne/s2 N° 56434

Remise en état des
installations de
sécurité

Avis à donner au
personnel

Monsieur le Chef de l'Arrondissement
de l'Exploitation de PARIS-NORD
LILLE
BOULOGNE
AMIENS
DOUAI
SAINT-QUENTIN

La reprise de l'exploitation par nos soins de cer-
taines lignes vous a conduit ou vous conduira à faire pa-
raître des Avis-Signalisation d'Arrondissement portant à
la connaissance du personnel tant les limites des sections
réexploitées que certains renseignements intéressant la
sécurité, tels que signaux à observer, mode de cantonne-
ment, réglementation à appliquer, etc...

Afin d'unifier les instructions qui pourront ainsi
être données au personnel, je crois devoir vous communi-
quer certaines directives concernant la parution de ces
Avis et, d'une façon plus générale, vous indiquer dans
quel esprit nous envisageons la remise en état de fonction-
nement des installations de sécurité.

Dans le but d'éviter les inconvénients qui résulte-
raient pour le personnel V.B. d'une part, de la dispersion
des efforts et, pour les mécaniciens d'autre part, de
la discontinuité dans l'observation des signaux si ceux-
ci étaient rétablis de place en place sans suite logique,
il a été décidé que les opérations de remise en état des
installations de sécurité se feront, sur chaque ligne
réexploitée, par étapes successives, chaque étape intéres-
sant la totalité d'une section bien définie de la ligne
faisant suite, en général, à la section rééquipée au
cours de l'étape précédente.

Bien entendu, selon les difficultés rencontrées, la
signalisation pourra être rétablie soit dans une forme
provisoire, soit dans sa forme primitive ce qui entrainera
sur la section de ligne intéressée, le retour à la

CHASSEUR

réglementation antérieurement en vigueur, avec ou sans réserves.

Quel qu'il en soit, les limites successivement atteintes sur chaque ligne réexploitée et, le cas échéant, les prescriptions réglementaires particulières à observer, seront portées en temps utile à la connaissance du personnel par voie d'avis qui, en raison de la portée très générale des instructions qu'ils donneront, ne peuvent être que des avis de Service, signés des trois Chefs de Division intéressés (Entretien, Traction, Etudes Ex.).

Dès que vous aurez pu fixer, en accord avec votre Collègue Y.B., la date probable du rétablissement d'une signalisation, au moins provisoire, sur la totalité d'une section de ligne suffisamment importante, je vous demanderais, en conséquence, de vouloir bien m'en aviser afin que je puisse faire établir l'avis de Service correspondant.

En raison des difficultés actuelles de communication, un préavis de cinq jours ouvrables pleins me sera nécessaire et vous voudrez bien me préciser chaque fois le nombre d'exemplaires à répartir dans les limites de votre Arrondissement ; je vous laisserai d'ailleurs le soin de procéder à cette répartition.

Sur les lignes dont la signalisation n'est pas encore rétablie - et parmi celles-ci doivent être classées a priori, dès qu'elles repassent officiellement sous notre contrôle, toutes les lignes dont nous reprenons l'exploitation - les mesures de sécurité suivantes doivent être prises :

1°- les mécaniciens doivent observer systématiquement la marche à vue ;

2°- l'espacement des trains doit être assuré par le cantonement téléphonique.

En cas de non rétablissement du téléphone, les dispositions du Chapitre IV du Règlement de Cantonement téléphonique visant le cas de dérangement doivent être respectées.

En outre, l'attention des mécaniciens doit être appelée sur le fait qu'aux postes de cantonnement il peut n'être fait usage, pour arrêter et retenir les trains, que de signaux d'arrêt à main non annoncés.

3°- la protection des trains arrêtés doit être assurée conformément aux prescriptions de l'Instruction Générale de Sécurité N° 1.

En cas d'arrêt normal dans un établissement dépourvu de signaux fixes en état de fonctionnement, les dispositions de l'article 2 de l'I.G.S.I., visant le cas d'arrêt normal dans un établissement non muni de signaux, doivent être respectées.

Dans les avis d'Arrondissement que vous aurez à faire paraître pour porter à la connaissance du personnel les limites des sections réexploitées, et dans les consignes que vous donnerez corrélativement aux gares, je vous demanderais de vouloir bien rappeler ces

prescriptions essentielles. En ce qui concerne l'application du cantonnement téléphonique, je ne peux que vous laisser le soin, bien entendu, de déterminer le nombre et la nature (poste permanent ou temporaire) des postes de cantonnement à prévoir, compte tenu de la densité du trafic.

Simultanément, vous aurez à vous rapprocher de votre Collègue V.E. afin de faire procéder à l'annulation des signaux fixes qu'il ne serait pas possible de remettre immédiatement en état (sémaphores et palettes non notamment) ; ainsi, les mécaniciens n'aurent à observer que les signaux effectivement rétablis et éclairés la nuit - si toutefois la ligne n'est pas fermée pendant la période durant laquelle les signaux doivent normalement être allumés.

Si besoin est, je vous demanderais de faire rectifier les Avis que vous auriez déjà pu établir, afin qu'il soit tenu compte des directives ci-dessus.

Le Chef de la Division des Etudes Ex.,

Signé, PIERSON

Minute

Arrêt

Paris, le 5 Août 1940

M. deVILLELE Chef de l'Arr^t R PARIS

M. ADINE ---- d^u ---- AMIENS

M. POINTIN ---- d^u ---- NORDLILLE

M. MERCK ---- d^u ---- V.B. ST-QUENTIN

V.B. N vt

Je vous prie d'adresser,

dés maintenant, directement à

M. LEMAIRE, un rapport journalier,

aussi succinct que possible, sur

l'avancement des chantiers (date

de commencement, date d'achèvement,

causes de retard etc..).

Ne pas traiter d'autres ques-
tions sur ces rapports .

Vous m'adresserez un décalque

Pour M. MERCK de ces rapports .

L'Ingénieur en Chef de l'Entretien

P.S- Il s'agit des travaux dans
l'étendue de l'Arrondissement
R dont vous êtes chargé.

9 AOÛT 1940

12 AOÛT 1940

CLASSER

Copie à M. Collonville

ANNEXE NORD - TRAVAUX
Service Central

Paris, 6 5 Août 1940

2 SEP. 1940

Rap. G.

pièces

M. de Villèle / 1079 7
chef de l'arrond^t R
Paris

M. Adine
chef de l'arrond^t R
Amiens

M. Pointin
chef de l'arrond^t R
Lille

M. Meunier
chef de l'arrond^t VB
Lyon

Je vous prie d'adresser,
de maintenant, directement
: M. Lemaire, un rapport
journalier aussi succinct
que possible, sur l'évolution
des chantiers (^{noté} ~~car~~ ^{noté} ~~pa~~
~~travaux~~ communément, ^{noté}
d'achèvement. causes de retard

particuliers (s...)

16. M. Lemaire des
travaux de l'arrond^t R par l'intermédiaire d'autre
vi. arrond^t R question sur ce rapport
sur son état
chargé. sur m'adresser
quelque de ce rapport

1 Copie à M. M. Waprou, Hennequet pour avis

10/8/40

M

VBN/vr

9 AOUT 1940

Service
Travaux
Remise en état des installations
et Remplacement des rails
général

M. M. de Villele
Adm
Pauillac.

11/40

Travaux	
Service Central	
2 SEP 1940	
Rapport	Pièces
N° 1079	8

Je dois fournir chaque Samedi, avant midi, à la Direction Régionale, un état des faits saillants de la semaine reprenant notamment la mise en service des ouvrages d'art détruits et la reprise corrélatrice de la circulation des trains sur les lignes ou sections de lignes correspondantes.

Je vous prie en conséquence de vouloir bien me faire connaître, tous les Vendredis au plus tard, les faits saillants de la semaine concernant votre arrondissement.

Le Chef de la Section Adm

CHIEF, de la Section Adm

[Signature]

CLASSER

Copie à Monsieur WAGON,
Monsieur HENRIQUET,
pour avis

ANNEXE

FL

Paris, le 11 Août 1940

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
2 SEP 1940	
6	PIECES
1079	8

Deluc

*Duplicata
de la
Minute*

V.B/M vt

Monsieur (de VILLELE
(ADINE
(POINTIN

Je dois fournir chaque samedi, avant midi, à la Direction Régionale, un état des faits saillants de la semaine reprenant notamment la mise en service des ouvrages d'art détruits et la reprise corrélatrice de la circulation des trains sur les lignes ou sections de lignes correspondantes.

Je vous prie, en conséquence, de vouloir bien me faire connaître, tous les vendredis au plus tard, les faits saillants de la semaine concernant votre arrondissement.

Le Chef de la Subdivision administrative
des règlements, de la Surveillance
et de la sécurité,

"WAGON"

12^e AOÛT 1940

M. le Chef de la Division du Mouvement, pour le tenir au courant
 M. le Chef de la Division de l'Entretien) en leur laissant le soin d'appeler
 M. le Chef de la Division des Etudes VB (l'attention de leurs collaborateurs,
) s'ils le jugent utile, sur cette forme
 (d'entr'aide entre nos Services.

M. PIERSON
 MINUTE

Y. W.

Hoogf

Monsieur le Chef de l'Arrondissement
 de l'Exploitation de PARIS-NORD

LILLE

BOULOGNE

AMBIEN

DOUAI

ST-QUENTIN

NORD - TRAVAUX
 Service Central

30 Aout 1940

Rep. Ca
 N° 1079
 Pièces
 9

Exécution des programmes de
 travaux

13 AOÛT 1940

V.C.E.

Je crois savoir que vos collègues de la Voie rencontrent parfois de sérieuses difficultés pour faire exécuter en temps utile les programmes provisoires ou définitifs de remise en état des installations de sécurité indispensables à la bonne marche du service, parce qu'ils ne disposent pas toujours localement de réserves de matériel suffisantes et que l'approvisionnement aux Magasins Généraux V.B. est souvent une opération assez longue et difficile.

Afin de faciliter leur tâche, je pense que vous n'hésiteriez pas, en pareille circonstance, à leur indiquer, sur leur demande, les installations existantes situées au voisinage du chantier en cours et dont nous pourrions provisoirement nous priver (même au prix d'une certaine gêne), afin que le matériel ainsi récupéré puisse être réemployé immédiatement, en attente d'un réapprovisionnement prochain : c'est ainsi, par exemple, que des boîtes de manœuvre d'aiguilles à pied d'œuvre, nécessaires à l'équipement provisoire d'appareils sur voie principale en gare, peuvent, dans la majorité des cas, être récupérées sur quelques aiguilles des garages, sous réserve que nous nous privions de l'usage d'une ou plusieurs voies.

Si vous ne l'avez déjà fait, il serait opportun que vous appeliez l'attention de vos Inspecteurs sur l'intérêt certain que peut présenter, dans les circonstances actuelles, une collaboration ainsi comprise entre eux et les Chefs de Section.

Bien entendu, je vous demanderais de me tenir au courant des modifications qui seraient apportées provisoirement de la sorte aux installations de voie ou de signalisation des gares.

Le Chef de la Division des Etudes E.X.,

Signé: PIERSON

CHARGE

13 AOÛT 1940

1 N. 38

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

Instruction

MAR 13 AOUT 1940

NORD TRAVAUX	
Service Central	
16 AOUT 1940	
Ca	lece
N° 1079	10

13 AOUT 1940

REGION	
SECRÉTARIAT DE LA DIRECTION	
13 AOUT 1940	
Dossier	
N° 310 / 2	2

*Travaux
Divers
Etat des installations
Reconstruction
Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région du Nord*

Neg. 11.100-4

M. Guillaume

14 AOUT 1940

M. Semau

A

*16/8
Le Collonville
L*

Ainsi que le stipule le memento de la Conférence du Directeur Général du 28 Juillet 1940 (1165°), les Services Centraux doivent communiquer le Samedi, au Secrétariat de la Direction Générale (M. VAGOGNE) les éléments d'une note à remettre le lundi de chaque semaine au Ministre des Travaux Publics, pour rendre compte des progrès de toute nature réalisés par la S.N.C.F. pour la reprise de l'Exploitation.

En ce qui concerne le Service Central des Installations Fixes, je dois indiquer, notamment, ce qui a été réalisé dans la semaine pour le rétablissement de voies dans les gares, la réparation ou la reconstruction des Bâtiments, et la réparation des installations hydrauliques.

Je vous prie en conséquence, de vouloir bien me faire parvenir le vendredi (par exprès le cas échéant, qui le remettra à M. LEDUC, Ingénieur Ppal de mon Service) un compte rendu succinct fournissant les éléments principaux nécessaires à la confection de la dite note.

Bien entendu il ne s'agit pas de donner des renseignements très détaillés et il n'y aura lieu de scinder les travaux que pour des gares d'une certaine importance.

LE DIRECTEUR

Le Directeur

*Copie à M. Vigier
en le priant de vouloir bien
me faire remettre le jeudi
soir de chaque semaine le
renseignement demandé en
A en ce qui concerne la
Bâtiments et les installations
hydrauliques*

17/8

ST

OLIVIER

~~10/10/19~~

13

+

NORD - TRAVAUX	
Service Control	
6 SEP 1940	
Réq. G	Pièces
N° 1079	13

PERSONNELLE

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments
à Monsieur le Directeur du Service Central des
Installations Fixes

Suite à votre note du 21 courant, je vous adresse ci-joint 54 photographies d'ouvrages d'art détruits.

54 photos

Vous trouverez ci-après quelques renseignements particuliers pour différentes natures de travaux :

OUVRAGES d'ART -

Les difficultés que nous rencontrons sont inhérentes à la situation présente.

Pour nous : difficultés des liaisons à tous les échelons par suite du manque de téléphones, de moyens de transports automobiles (voitures, draines et même motocyclettes) et de relations ferroviaires satisfaisantes.

Manque d'outillage et de matériaux par suite du pillage de tous nos magasins locaux et des prélèvements de laminés, poutrelles, etc...

Pour les entreprises, ces mêmes difficultés existent et s'accroissent de l'impossibilité de réunir un effectif d'ouvriers sans lui assurer le logement et la nourriture. Or, beaucoup d'entrepreneurs hésitent actuellement à engager les frais correspondants et, par ailleurs, beaucoup d'ouvriers refusent de découcher et de se séparer de leur famille et de leur habitation pendant d'assez longues périodes.

Enfin, pour nous et plus spécialement pour les entreprises, l'impossibilité presque absolue de franchir la ligne de la Somme rend

• • • •

[illegible]

PERSONNEL
Le
à M

L'album de
photos a été
envoyé par
un collègue
album remis
le 30/8

~~CLASSIFIED~~

toute amenée de moyens d'action et toute intervention ayant pour point de départ la région parisienne à peu près totalement impossible.

Il ne faut donc pas s'étonner que les délais d'exécution soient un peu plus longs que ceux du Génie Allemand qui dispose de trains-parcs amenant à pied-d'oeuvre : matériaux, outillage et main-d'oeuvre et qui se procure outillage et matériaux par voie de réquisition immédiate.

VOIES -

Nous éprouvons quelques difficultés dans l'exécution des travaux du fait qu'une grosse quantité de l'outillage des brigades et la presque totalité de l'outillage des entreprises ont été enlevées et aussi du fait que les bicyclettes et vélos-moteurs dont disposaient la majorité des agents et ouvriers d'entreprises pour se rendre au travail sont disparus.

En outre, beaucoup de draisines ont été détruites ou avariées et celles en bon état sont, ou utilisées par les Allemands, ou inutilisables par nous faute d'essence.

Enfin, les quelques tirefonneuses mécaniques qui sont encore en bon état ne peuvent être utilisées faute d'essence.

INSTALLATIONS HYDRAULIQUES -

1°/ Les difficultés de pénétration dans la zone située au nord de la ligne de la Somme entravent considérablement les reconnaissances des installations du service de l'Eau et la réorganisation du service d'Incendie.

2°/ Les services locaux de la Voie éprouvent de grandes difficultés pour obtenir l'essence nécessaire à la marche des groupes moto-pompes de certaines usines élévatoires, exemple : Usine élévatoire des gares de : LONGPRE-les-CORPS-SAINTS, BACQUEL, POIX, SOISSONS (poste de pompage provisoire de la Crise).

3°/ Certains fournisseurs ne peuvent effectuer les camionnages du matériel commandé entre leurs usines et les gares expéditrices, exemple :

a) Les Etablissements GOURDIN à CHARTRES ne peuvent procéder à la remise en gare de CHARTRES d'un groupe électro-pompe qui est destiné à l'usine élévatoire de LA FERRE (ils possèdent un camion mais n'ont pas d'essence).

b) Les Ateliers SALMON à ARGENTREUIL ne peuvent transporter en gare une pompe destinée à LAON (Usine élévatoire de BARENTON).

4°/ De très longs délais sont demandés par l'industrie pour la fourniture de certains engins spéciaux, exemple : moteur électrique avec démultiplicateur de vitesse pour la station de pompage de FORMERIE (le moteur primitif a été enlevé par l'Armée Allemande en présence de l'agent préposé à la conduite de l'installation).

LIGNES TELEGRAPHIQUES -

Changement continuuel de l'ordre d'urgence à adopter pour les réparations; quand nos dispositions sont prises pour l'exécution des programmes établis d'accord entre la S.N.C.F et la W.V.D., nous recevons des demandes de réparation en quelques jours de lignes dont les programmes visés ci-dessus ne prévoyaient le rétablissement que plusieurs semaines plus tard.

Les conditions d'envoi d'équipes allemandes pour collaborer aux réparations bouleversent de même nos plans d'action; nous recevons généralement l'avis d'envoi de ces équipes quand les équipes de la S.N.C.F sont déjà en place et ont commencé le travail; puis, au moment où nous avons donné l'ordre aux équipes S.N.C.F de quitter le chantier, nous apprenons que les équipes allemandes n'effectuent le travail que sur une partie du parcours et qu'une partie au moins des équipes de la S.N.C.F reste nécessaire. C'est un nouveau contre-ordre qu'il faut donner.

D'autre part, le travail des équipes allemandes est effectué avec le seul souci d'aller vite mais non celui de faire un travail durable; les équipes de la S.N.C.F devront reprendre ultérieurement le travail.

Difficulté de travailler sur des lignes télégraphiques et de signalisation où les autorités occupantes avaient déjà rétabli, dans des conditions anormales, des circuits téléphoniques auxquels il nous était interdit de toucher.

Absence de liaisons téléphoniques avec les arrondissements, d'où difficultés d'avoir des renseignements et de donner des ordres qui tiennent compte de la situation et des circonstances locales.

Difficultés de circulation et de transport des matériaux.

Difficulté de trouver des ouvriers d'entreprises initiés aux travaux de lignes. Depuis le 1^{er} Juillet, nous avons admis au travail la totalité des ouvriers de cette catégorie qu'il a été possible de trouver et nous avons dû les loger en train-parc pour leur faire accepter de travailler dans les conditions difficiles qu'ils rencontraient dans la Région du Nord.

Difficulté de nous procurer l'outillage et le matériel nécessaires aux réparations. Les agents repliés n'ont, en général, pas retrouvé leur outillage à leur retour; les dépôts locaux de matériel avaient été vidés.

Les magasins généraux, qui avaient déjà, avant le 10 Juin, dû fournir un nouvel outillage aux agents repliés de la partie Nord du Réseau, qui avaient dû fournir le matériel nécessaire à la réparation des dégâts causés aux lignes par les bombardements d'avant le 10 Juin, ne disposaient plus d'une réserve capable de faire face à tous les nouveaux besoins.

SIGNALISATION -

Les principales difficultés rencontrées pour la remise en service des installations de signalisation sont les suivantes :

- les grosses destructions sont relativement peu nombreuses (ORMOY-VILLERS, cabine I - COMPIEGNE, cabine I - LONGUEAU, cabine 9 - ROSIERES, poste F) pour ce qui concerne le sud de la ligne de démarcation, mais il existe de multiples dégâts aussi bien dans les postes que sur la voie ce qui nécessite l'ouverture de nombreux petits chantiers.

- la constitution des équipes de spécialistes des entreprises est malaisée et l'a été surtout à l'origine car ces spécialistes avaient évacué Paris. Actuellement, encore beaucoup sont, soit mobilisés, soit restés en zone non occupée d'où ils ne peuvent revenir.

- l'outillage et les appareils de mesure font totalement défaut aussi bien aux spécialistes des entreprises qu'aux agents de la Région.

- les moyens de transport sont tout à fait insuffisants, tant pour le personnel que pour le matériel (répartition à pied-d'oeuvre faite en général par les spécialistes eux-mêmes à l'aide de moyens rudimentaires).

- le matériel de remplacement est très difficile à se procurer, notamment le câble.

- la circulation dans les emprises est parfois interdite à certains spécialistes des entreprises, soit complètement (Ponts de VERBERIE et de PONTOISE), soit après certaines heures de l'après-midi (18 h. dans les environs de LONGUEIL dans la semaine du 12 Août au 18).

- les conditions d'existence des agents S.N.C.F et des spécialistes des entreprises sont parfois extrêmement précaires, aussi bien pour la nourriture

que pour le logement. C'est ainsi que des agents et spécialistes ont dû dans certains cas faire 10 à 20 kms à pied, par jour, pour se rendre à leur travail et en revenir.

- le courant du secteur, dont il est fait un large usage en signalisation lumineuse, manque souvent et n'est rétabli qu'après un délai parfois important.

Malgré ces difficultés, qui ont été surtout très sensibles en Juillet et début Août, il a été prévu un programme particulièrement serré pour la remise en service des installations de signalisation ainsi qu'il ressort de la simple énumération ci-dessous :

- du 3 au 10 Juillet - Toute la Région Parisienne
- 11 - - Epinay-Montsoult
- 11 - - Paris - Plessis-Belleville
- 11 - - Paris-Survilliers
- 16 - - Signalisation provisoire du pont de Chaponval
- 17 - - Survilliers-Chantilly
- 20 - - Plessis-Belleville - Nanteuil
- 25 - - Eragny-Pontoise et Bif. de Liesse à Bif. d'Epluches et Pontoise
- 27 - - Signalisation provisoire du pont de Verberie
- 27 - - Signalisation provisoire de la Cab.I d'Ormy-Villers
- 30 - - B.A.L Creil-Clermont
- 1^{er} Août - Montsoult-Nointel
- 5 - - Signalisation provisoire du pont de Thézy
- 6 - - B.A.L Clermont - St-Just
- 10 - - B.A.L en gare de St-Just
- 10 - - Signalisation provisoire des ponts de Laversine et du Petit-Thérain
- 10 - - Persan-Beaumont - Beauvais
- 10 - - Nanteuil-le-Haudouin à Ormy
- 12 - - Signalisation définitive du pont de Chaponval
- 13 - - Valmondois - Persan-Beaumont
- 15 - - Chantilly-Creil
- 20 - - Ormy à Orrouy
- 20 - - Ormy à Villers-Cotterêts
- 21 - - Signalisation provisoire sur V.G entre Ponts-et-Marais et Eu
- 21 - - Rethondes à Villers-Cotterêts
- 21 - - Villers-Cotterêts à Bif. de Troësnes
- 22 - - B.A.L Creil-Le Meux
- 25 - - Montsoult à St-Omer-en-Chaussée
- 25 - - St-Omer-en-Chaussée au Tréport
- 25 - - Abancourt - Darnetal
- 26 - - B.A.L St-Just à La Faloise

De

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DU NORD

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE DE LA VOIE ET DES BATIMENTS

18, Rue de Dunkerque Paris (X^e)

Réponse à la lettre

N^o

Référence à rappeler

V.B.N.vt.

Paris, le

27 AOÛT 1940

19

Tél. : TRUDAINE 99-40 et la suite
97-90 et la suite

ANNEXE

NORD - TRAVAUX
Service Central

6 SEP 1940

Rap. G.

Pages

N^o 1079

13

PERSONNELLE

Le Chef du S^e de la Voie et des Bâtiments

Monsieur le DIRECTEUR,

du Service Central des I.F. (Pouchy)

Suite à votre note du 21 courant, je vous adresse
le ~~premier~~ 5^e ~~photographie~~ ~~ouvrage~~ ~~2^e et 3^e schémas~~
la documentation que je possède sur la question.
Vous trouverez ci-joint quelques renseignements particuliers
sur les ~~ouvrages d'art~~
pour différents types de travaux.

La note du 6 Août 1940 qui vous a été remise en
vue de la Conférence de BRUXELLES du 8 Août, j'ajoute-
rai que toutes les fois qu'un travail de pont provisoire
nous est demandé par les Allemands, il faut que nous
recherchions un Entrepreneur, de la Région autant que
possible, possédant l'outillage nécessaire; il faut
ensuite trouver les matériaux utiles : pieux, bois,
laminés et enfin les acheminer à pied-d'oeuvre.
L'Entrepreneur, de son côté, a des difficultés
pour transporter, par route, son outillage et sa main-
d'oeuvre sur place, par suite de la pénurie d'essence.

Il ne faut donc pas s'étonner que les délais d'exé-
cution soient un peu longs, alors que le Génie Allemand
dispose de trains-parcs ~~qui~~ amenant à pied-d'oeuvre:
matériaux, outillage et main-d'oeuvre.

Enfin, pour nous ~~concernant~~ les entrepreneurs, l'impossibilité de se procurer
le matériel d'entretien sans leur assurer le logement et la nourriture. Or beaucoup
d'entrepreneurs tentent actuellement d'engager le pain pour eux-mêmes, et par ailleurs
beaucoup d'ouvriers refusent de travailler et de se séparer de leur famille et de
leur habitation pendant de longues périodes.

Enfin, pour nous ~~concernant~~ les entrepreneurs, l'impossibilité pour eux de
payer le loyer de la maison, sans ~~posséder~~ ~~aucun~~ ~~matériel~~ ~~ou~~ ~~travaux~~
sans aucune de moyens d'action, et toute intervention ayant pour point
de départ la Région parisienne a peu ou pas du tout d'importance.

1 note
5 photos
album de photos
Ouvrages d'art

La difficulté que
nous rencontrons est
inhérente à la situation
présente :

Pour nous :
difficulté de liaison de
l'axe de chemin, par suite
du manque de la ligne,
de moyens de transport
auto-moteurs (voitures,
motos et même motocyclettes)
et de relations financières
satisfaisantes.

Manque d'outillage et
de matériaux par suite des
pillage de tous les magasins locaux
et des pilleurs de la
lignes, particulièrement de
l'acier.

Pour les entrepreneurs,
ce manque d'outillage et
d'entretien sans leur assurer le logement et la nourriture. Or beaucoup
d'entrepreneurs tentent actuellement d'engager le pain pour eux-mêmes, et par ailleurs
beaucoup d'ouvriers refusent de travailler et de se séparer de leur famille et de
leur habitation pendant de longues périodes.

Outillage et matériaux par voie de réquisition,
immédiate.

~~Ilannexe 51 photographies se rapportant à 16 ou-
vrages d'art détruits.~~

Je vous en ferai parvenir encore quelques unes
~~pour d'autres ouvrages Lundi 26 courant.~~

VOIES -

Nous éprouvons quelques difficultés dans l'exécution des travaux, du fait qu'une grosse quantité de ~~et la presque totalité de l'outillage des entreprises~~ l'outillage des brigades a été enlevée et aussi du fait que les bicyclettes et vélos-moteurs dont disposaient la majorité des agents ~~et souvent d'entreprises~~ pour se rendre au travail sont disparus.

En outre, beaucoup de draisines ont été détruites ou avariées et celles en bon état sont, ou utilisées par les Allemands, ou inutilisées ~~elles~~ par ~~raison~~ ^{non, faute} d'essence.

Enfin, les quelques tirefonneuses mécaniques qui sont encore en bon état ne peuvent être utilisées faute d'essence.

~~L'album de photos ci-joint comporte quelques photos de destructions de voies à LAON et à MERU.~~

BATIMENTS -

Il y a les difficultés de trouver les matériaux nécessaires et de les transporter à pied-d'oeuvre par voie ferrée et par route. En outre, l'outillage des équipes d'ouvriers spéciaux a disparu en beaucoup de points.

Ces mêmes difficultés existent pour les Entreprises que nous utilisons pour ces travaux.

Changement continuuel de l'ordre
d'urgence à adopter pour les réparations,
quand nos dispositions sont prises pour
l'exécution des programmes établis
d'accord entre la S. N. C. F. et la W. V. D.
nous recevons des demandes de réparations
en quelques jours, de lignes dont les
programmes visés ci-dessus se prévoyaient
le rétablissement que plusieurs semaines
plus tard.

Les conditions d'envoi d'équipes allemandes
pour collaborer aux réparations sont
versant de même ~~les~~ ~~programmes~~ nos
plans d'action; nous recevons généra-
lement l'avis d'envoi de ces équipes
quand les équipes de la S. N. C. F. sont
déjà en place et ont commencé le travail.
Mais au moment où nous avons donné
l'ordre aux équipes S. N. C. F. de quitter
le chantier nous apprenons que les
équipes allemandes n'effectuent le travail
que sur une partie du parcours et qu'une
partie au moins des équipes de la S. N. C.
F. reste nécessaire. C'est un nouveau
contre ordre qu'il faut donner.
A cette part,
le travail des équipes allemandes
~~brève~~ ~~seulement~~ ~~à~~ ~~donner~~, il est effectué
avec le seul souci d'aller vite mais
non celui de faire un travail durable.
Les équipes de la S. N. C. F. devront par
reprendre ultérieurement le travail

déjà rétabli, dans des conditions anormales, des circuits

Dans l'album de photos ci-joint, il y a des photos de destructions des bâtiments à MERU; je vous ferai parvenir Lundi 26 courant, d'autres photos de destructions de bâtiments.

INSTALLATIONS HYDRAULIQUES -

1°/Les difficultés de pénétration dans la zone située au Nord de la ligne de la Somme entravent considérablement les reconnaissances des installations du Service de l'Eau et la réorganisation du Service d'Incendie.

2°/Les Services locaux de la Voie éprouvent de grandes difficultés pour obtenir l'essence nécessaire à la marche des groupes moto-pompes de certaines Usines Élévatoires, exemple : Usine d'Élevatoire des gares de: LONGPRE-les-Corps-SAINTS, BACQUEL, POIX, SOISSONS, (poste de pompage provisoire de la Crise).

3°/Certains fournisseurs ne peuvent effectuer les camionnages du matériel commandé entre leurs Usines et les Gares expéditrices, exemple:

a - les Et^{ts} GOURDIN à CHARTRES ne peuvent procéder à la remise en gare de CHARTRES, d'un groupe électro-pompe qui est destiné à l'Usine Élevatoire de LA FERRE (ils possèdent un camion mais n'ont pas d'essence).

b - les Ateliers SALMSON à ARGENTEUIL ne peuvent transporter en gare une pompe destinée à LAON (Usine Élevatoire de BARENTON).

4°/ De très longs délais sont demandés par l'industrie pour la fourniture de certains engins spéciaux, exemple : moteur électrique avec démultiplicateur de vitesse pour la station de pompage de FORMERIE (le moteur primitif a été enlevé par l'Armée Allemande en présence de l'agent préposé à la conduite de l'installation).

5°/Lenteur des transports en vue du rétablissement du Service de l'Eau à VIE-sur-AISNE et pour l'installation d'une cuve à SOISSONS (poste de pompage provisoire du pont de la Crise): l'acheminement du matériel du Magasin du MOULIN NEUF au lieu d'emploi a demandé près de deux semaines.

LIGNES TELEGRAPHIQUES - *Changement continué des fascicules*

Difficulté de travailler sur des lignes télégraphiques et de signalisation où les Autorités occupantes avaient déjà rétabli, dans des conditions anormales, des circuits

...

téléphoniques auxquels il nous était interdit de toucher.

Absence de liaisons téléphoniques avec les Arrondissements d'où difficultés d'avoir des renseignements et de donner des ordres qui tiennent compte de la situation et des circonstances locales.

Difficulté de circuler ^{après le 25 septembre les trains} ~~par les trains aussi bien pour~~

~~les Fonctionnaires des Arrondissements que pour les Fonctionnaires de PARIS.~~

~~Faute d'essence impossibilité de circuler en automobile pour assurer la liaison pour transporter rapidement les équipes et le matériel.~~

Difficulté de trouver des ouvriers d'entreprises initiés aux travaux de lignes. Depuis le 1er Juillet, nous avons admis au travail la totalité des ouvriers de cette catégorie qu'il a été possible de trouver et ^{avant de} nous les ~~avons~~ logés en train-parc pour leur faire accepter de travailler dans les conditions difficiles qu'ils rencontraient dans la Région du Nord.

Difficulté de nous procurer l'outillage et le matériel nécessaires aux réparations. Les agents repliés n'ont, en général, pas retrouvé leur outillage à leur retour; les dépôts locaux de matériel avaient été vidés.

^{Général}
Les magasins, qui avaient déjà avant le 10 Juin, dû fournir un nouvel outillage aux agents repliés de la partie Nord du Réseau, qui avaient dû fournir le matériel nécessaire à la réparation des dégâts causés aux lignes par les bombardements d'avant le 10 Juin, ne disposaient plus d'une réserve capable de faire face à tous les nouveaux besoins.

...

SIGNALISATION -

Les principales difficultés rencontrées pour la remise en service des installations de signalisation sont les suivantes :

- les grosses destructions sont relativement peu nombreuses (ORMOY-VILLERS, cabine I - COMPIEGNE cabine I - LONGUEAU Cabine 9 - ROSIERES poste F) pour ce qui concerne le Sud de la ligne de démarcation, mais il existe de multiples dégâts aussi bien dans les postes que sur la voie ce qui nécessite l'ouverture de nombreux petits chantiers.

- la constitution des équipes de spécialistes des Entreprises est malaisée et l'a été surtout à l'origine car, ces spécialistes avaient évacués PARIS. Actuellement encore beaucoup sont, soit mobilisés, soit restés en zone non occupée d'où ils ne peuvent revenir.

- l'outillage et les appareils de mesure font totalement défaut aussi bien aux spécialistes des entreprises qu'aux agents de la Région.

- les moyens de transport sont tout à fait insuffisants, tant pour le personnel que pour le matériel (répartition à pied-d'oeuvre faite en général par les spécialistes eux-mêmes à l'aide de moyens rudimentaires.)

- le matériel de remplacement est très difficile à se procurer notamment le câble.

- la circulation dans les emprises est parfois interdite à certains spécialistes des Entreprises, soit complètement (Ponts de VERBERIE et de PONTOISE) soit après certaines heures de l'après-midi (18 h. dans les environs de LONGUEIL dans la semaine du 12 Août au 18).

- les conditions d'existence des agents S.N.C.F. et des spécialistes des entreprises sont parfois extrêmement précaires, aussi bien pour la nourriture que pour le logement. C'est ainsi que des agents et spécialistes ont dû dans certains cas faire 10 à 20 kms. à pied, par jour, pour se rendre à leur travail et en revenir.

- le courant du secteur, dont il est fait un large usage en signalisation lumineuse, manque souvent et n'est rétabli qu'après un délai parfois important.

Malgré ces difficultés, qui ont été surtout très sensibles en Juillet et début Août, il a été prévu un programme particulièrement serré pour la remise en service des installations de signalisation ainsi qu'il ressort de la simple énumération ci-dessous:

- du 3 au 10	du 3 au 10	du 3 au 10	du 3 au 10	Toute la Région Parisienne
- du 11	- du 11	- du 11	- du 11	Epinay-Montsoult
- du 11	- du 11	- du 11	- du 11	Paris - Plessis-Belleville
- du 11	- du 11	- du 11	- du 11	Paris - Survilliers
- du 16	- du 16	- du 16	- du 16	Signalisation provisoire du pont de CHAPONVAL
- du 17	- du 17	- du 17	- du 17	Survilliers - Chantilly
- du 20	- du 20	- du 20	- du 20	Plessis-Belleville - Nanteuil
- du 25	- du 25	- du 25	- du 25	Eragny - Pontoise et Bif. de Liesse à Bif. d'Epluches et Pontoise
- du 27	- du 27	- du 27	- du 27	Signalisation provisoire du pont de Verberie
- du 27	- du 27	- du 27	- du 27	-d- de la Cab. I d'Ormay-Villiers
- du 30	- du 30	- du 30	- du 30	B.A.L. Creil - Clermont
- du 1er Août	- du 1er Août	- du 1er Août	- du 1er Août	Montsoult - Nointel
- du 5	- du 5	- du 5	- du 5	Signalisation provisoire du pont de Thézy
- du 6	- du 6	- du 6	- du 6	B.A.L. Clermont - St Just
- du 10	- du 10	- du 10	- du 10	B.A.L. en gare de St Just
- du 10	- du 10	- du 10	- du 10	Signalisation provisoire des ponts de Laversines et du Petit-Thérain
- du 10	- du 10	- du 10	- du 10	Persan-Beaumont - Beauvais
- du 10	- du 10	- du 10	- du 10	Nanteuil le Haudouin à Ormay
- du 12	- du 12	- du 12	- du 12	Signalisation définitive du Pont de Chaponval
- du 13	- du 13	- du 13	- du 13	Valmondois - Persan-Beaumont
- du 15	- du 15	- du 15	- du 15	Chantilly - Creil
- du 20	- du 20	- du 20	- du 20	Ormay à Orrouy
- du 20	- du 20	- du 20	- du 20	Ormay à Villers Cotterets

-	21 Août	-	Signalisation provisoire sur V.G. entre Ponts et Marais et Eu.
-	21	-	Rethondes à Villers-Cotterets
-	21	-	Villers Cotterets à Bif. de Tréssnes
-	22	-	B.A.L. Creil - Le Meux
-	25	-	Montsoult à St Omer en Chaussée
-	25	-	St Omer en Chaussée au Tréport
-	25	-	Abancourt - Darnetal
-	26	-	B.A.L. St Just à la Faloise .

~~OUTILLAGE~~

Comme exemple, voir note ci-jointe du 17 Août 1940 de Monsieur MERCK, Ingénieur V.B. à ST QUENTIN.

Votre bien dévoué,

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments

9

6 SEP 1940

(1)

Note

Rep. G

Places

N°

1019

13

Les principales difficultés rencontrées pour la venue en venue de nouvelles allocations de spécialisation sont les suivantes :

- Les grosses destructions sont relativement peu nombreuses (Ormy Villers Lab 1 - Compiègne Lab 1 - Compiègne Lab 9 - Roniers pont 7) pour ce qui concerne le sud de la ligne Samit ^{de démarcation} mais il existe de multiples déjoints aussi bien dans les ponts que sur la voie, ce qui nécessite ^{l'ouverture} de nombreux petits chantiers
- La constitution des équipes de spécialistes des Entreprises est malade ^{et l'a été surtout à l'origine car beaucoup de ces spécialistes étaient ~~encore~~ ^{étaient} mobilisés dans ~~la zone~~ ^{la zone} non occupée d'où il ne pouvait venir}
- L'outillage et les appareils de mesure sont totalement défaut, aussi bien aux spécialistes des Entreprises qu'aux agents de la Région.
- Les moyens de transport sont tout à fait insuffisants, tant pour le personnel que pour le matériel (Répartition a été d'ailleurs faite en général par les spécialistes eux mêmes plutôt d'un moyen rudimentaire)

- le matériel de remplacement est très difficile à se procurer notamment le câble
A noter que le branchement de câbles ^(le ruban des câbles des pannes) sur papier & économiquement des pertes de temps énormes en raison du manque de l'énergie nécessaire pour "corder" le bois.
- la circulation dans les entreprises est parfois interdite à certaines spécialités de Entreprises (Ponts de Verrière et de Pontons) ^{ou} ~~ou~~ ^{après} certains heures de l'après midi.
(après 18 heures dans les environs de Longueuil)
Dans la semaine du 12 au 18 Août 40)
- les conditions d'existence des agents SNCT et de spécialités de Entreprises sont parfois extrêmement précaires, aucun lieu pour la nourriture que pour le logement.
C'est ainsi que des agents et spécialités ont du sans certains cas faire ^{10 à 20} km à pied, par jour, pour se rendre à leur travail et en revenir.
- le courant des rivières, dont il est fait un large usage en signalisation lumineuse, manque souvent et n'est rétabli qu'après un délai parfois important.

- Malgré ces difficultés, qui ont été surtout très sensibles en juillet et début août, il a été prévu un programme particulièrement riche pour la remise en service des installations de signalisation, ainsi qu'il ressort de la simple énumération ci-dessous :
- Des 3 juillet au 10 juillet. Service Régulier Parisien
- 11 juillet 40 ^{Epernay} Paris - Monnauld.
 - 11 juillet 40 Paris - Orléans - Bellentle -
 - 11 juillet 40 Paris - Moulins.
 - 16 juillet 40 - Signalisation provisoire du pont de Chapontal.
 - 17 juillet 40 - Moulins Chantilly.
 - 20 juillet 40 - Orléans Bellentle - Nanterre
 - 25 juillet 40 - Eragny Pontreux et bif de ligne à Bif d'Épaulles et Pontreux
 - 27 juillet 40 - Signalisation provisoire du pont de Verberie.
 - 27 juillet 40 - Signalisation provisoire de la cab 1 d'Ormay - Villers
 - 30 juillet 40 - B A L Creil - Clermont
 - 1 août 40 - Monnauld Nointel
 - 5 août 40 - Signalisation provisoire du pont de Thézy
 - 5 août 40 - B A L Clermont - S. Just
 - 10 août 40 - B A L en gare de S. Just
 - 12 août 40 - Signalisation provisoire du pont de Chapontal
 - 10 août 40 - Signalisation provisoire de ponts de la venne et du Petit Orisain
 - ~~15 août 40 - Chantilly - Paris~~
 - 20 août 40 - Persan - Beaumont Beauvais
 - 20 août 40 - Nanterre Le Havre à Ormay
 - 23 août 40 - Valenciennes Persan Beaumont

- 15 Nout 40 - Chamilly Cril
- 20 Nout 40 - Ormoy à Orrouy -
- 20 Nout 40 - Ormoy à Villers Cotterets
- 21 Nout 40 - Signalisation provisoire sur V.G.
entre Ponts et Merciais et Sur
- 21 Nout 40 - Belhouwer à Villers Cotterets
- 21 Nout 40 - Villers Cotterets à Rpf de Groesmes
- 22 Nout 40 - B.A.L. Cril - Le Meux
- 23 Nout 40 - Mormoult à S'omer en Chauxie
- 23 Nout 40 - S'omer en Chauxie au Tréport
- 23 Nout 40 - Mamoult Darnetal
- 26 Nout 40 - B.A.L. S' Just à La Talonrie

f

—

Le Chef de la Subdivision
des Etudes des Installations de Signalisation

23/5

Carl.

6 SEP 1940

ANNEXE

1079

13

1°)- Les difficultés de pénétration dans la zone située au Nord de la ligne de la Somme entrave considérablement les reconnaissances des installations du service de l'eau et la réorganisation du service d'incendie

2°)- Les Services locaux de la Voie éprouvent de grandes difficultés pour obtenir l'essence nécessaire à la marche des groupes moto-pompes de certaines usines élévatoires, exemple: usine élévatoire des gares de LONGPRE-les-CORPS-SAINTS, BACQUEL, POIX, SOISSONS (poste de pompage provisoire de la Crise).

3°)- Certains fournisseurs ne peuvent effectuer les camionnages du matériel commandé entre leurs usines et les gares expéditrices, exemple:

- a- les E^{ts} COURDIN à Chartres ne peuvent procéder à la remise en gare de Chartres, d'un groupe électro-pompe qui est destiné à l'usine élévatoire de La Fère (ils possèdent un camion, mais n'ont pas d'essence);
- b- les Ateliers SALMSON à Argenteuil ne peuvent transporter en gare une pompe destinée à LAON (usine élévatoire de Barenton).

4°)- De très longs délais sont demandés par l'industrie pour la fourniture de certains engins spéciaux, exemple: moteur électrique avec démultiplicateur de vitesse pour la station de pompage de FORMERIE (le moteur primitif a été enlevé par l'Armée allemande en présence de l'agent préposé à la conduite de l'installation).

5°)- Lenteur des transports en vue du rétablissement du service de l'eau à VIC-s/AISNE, et pour l'installation d'une cuve à SOISSONS (poste de pompage provisoire du pont de la Crise): l'acheminement du matériel du Magasin du Moulin-Neuf au lieu d'emploi a demandé près de 2 ~~mois~~.

semaines.

Paris, le 22 Août 1940.

vu

22/8

6 SEP 1945

N° 1079

13

Difficulté de retour des agents ^{répétés} à leur résidence.

~~Diff.~~

Refusent d'agents ^{font} tout à fait en règle au moment
où il voulaient franchir la ligne de la zone
réservée.

Difficulté de travailler sur des lignes téléphoniques
et de signalisation où les autorités occupantes
avaient déjà rétabli dans des conditions
anormales des circuits téléphoniques auxquels
ils nous étions interdits de toucher q. n.

Obtenez

Difficulté de ~~travaux~~ liaison téléphonique avec
les obs^{ts}. Sans difficulté d'avoir des
renseignements et de donner des ordres
qui tiennent compte de la situation
et des circonstances locales.

Difficulté de circuler par les trains, aussi bien

~~Sans danger~~ pour les fonctionnaires des obs^{ts}, que pour

les fonctionnaires de Paris
pour transporter rapidement les équipes et le matériel

Difficulté de trouver des ouvriers d'entreprise
capables de assister aux travaux de lignes.
Depuis le 1^{er} juillet, nous avons admis
au travail la totalité des ouvriers de
cette catégorie qu'il a été possible de
trouver et nous les avons logés en train par
~~la constitution de~~
pour leur faire accepter de travailler
dans les conditions difficiles qu'ils
rencontraient dans la Région du Nord.

Difficulté de nous procurer l'outillage
et le matériel nécessaires aux réparations.
~~Les magasins ayant été déjà dévalisés~~
~~face~~ avant le 10 juin
les agents ^{replés} ^{en genre} n'ont pas retrouvé leur outillage
à leur retour; les dépôts locaux de
matériel avaient été vidés.

Les magasins qui avaient déjà avant le 10
juin du matériel ont fourni un nouvel outillage
aux agents replés de la partie nord
du Réseau et qui avaient eu fourni le
matériel nécessaire à la réparation
des dégâts causés sur lignes par le
bombardement d'avant le 10 juin
ne disposant plus d'une réserve
capable de faire face à tous les
nouveaux besoins.

St-QUENTIN, le 17 AOÛT 1940.

VB/H v.3.3

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

J'ai été convoqué par M. NEBE - Reichsbahnrat Betriels-
-sant de LAON, pour assister à une Conférence qui devait avoir
lieu le 16 à LILLE, à 10h. à l'E.B.D. de LILLE.

Cette séance était présidée par M. KLEINE.

Par suite de brouillard nous sommes arrivés à 10h30.

Je vous donne ci-dessous les questions qui ont été traitées:

M. KLEINE a demandé:

-que les Arrondissements soient reliés téléphoniquement à
PARIS, dans les 10 jours;

-qu'un Magasin Général soit établi à LILLE comme Annexe de
MOULIN-NEUE. Il s'est plaint des difficultés d'approvisionne-
-ment dans la partie située au Nord de la ligne AMIENS-LAON.

M. DELEHAYE lui a répondu qu'il soumettrait la
question à son Service Central.

- Il a insisté tout particulièrement pour que
l'Administration des Chemins de fer en général reprenne
normalement comme elle existait avant l'occupation.

- Il nous a entretenu de l'entretien des voies. Il
désire qu'il soit repris immédiatement, notamment dans les
appareils de voie dont l'entretien lui semble avoir été
négligé et ~~pour~~, pour rattraper le temps perdu, de vouloir
bien embaucher tout le personnel complémentaire nécessaire.
Il préconise de vouloir bien reprendre les ouvriers occupés
jusqu'à présent par les Chemins de fer allemands.

En attendant que le Magasin Annexe de LILLE soit
installé, il demande que tout au moins les dépôts d'approvi-
-sionnement constant de pièces d'appareils de voie dans les
grandes gares soient réapprovisionnés immédiatement.

-Il a signalé et insisté de remettre de suite toutes
les installations en état, notamment les bâtiments et les
logements, les cabines d'aiguillages, service de l'eau et
les barrières.

Confirmation lui a été donnée que ces travaux
étaient en cours.

-Il a attiré l'attention sur ce que il serait dans
l'obligation de demander le gardiennage de certains P.N. dont
les barrières sont normalement fermées, de manière à pouvoir
assurer les courants de troupes.

-Il a demandé que les grues de relevage qui existent
dans l'E.B.D. de LILLE soit ramenées à leur point d'attache,
et dans le cas où elles seraient disparues ou avariées,
qu'elles soient remplacées.

Il lui a été répondu que ces engins concernaient un
autre Service. Il nous a prié de lui en faire part. Il serait
dont utile de saisir le Service Central 2ème Division.

La dernière question traitée a été la question de reconstruction définitive des ouvrages d'art détruits.

-Il a demandé de pouvoir lui indiquer très prochainement un programme de reconstruction de ces ouvrages avec les Entreprises chargées de cette reconstruction en précisant leurs moyens d'action en personnel et en outillage.

Nous lui avons demandé de vouloir bien nous remettre l'outillage des brigades et des S.O.S. qui pourrait encore être en leur possession, de manière à pouvoir activer l'entretien de nos installations, tel qu'il le demandait plus haut.

M. KLEIN s'est excusé de ne pouvoir le faire, étant donné que cet outillage était disparu, emporté par des unités différentes qui ne lui sont pas connues; il ne serait pas possible de pouvoir donner satisfaction.

"MERCK"

Copie à Monsieur HENRIQUET

V.B.N.vt.

Paris le 28 Août 1940.

Duplicata
MINUTE

*Travaux
Ouvriers
Remise en état de installations
et Reconnaissance*
Comier gal

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
2 SEP 1940	
Rip Ca	Pièces
1079	14

Monsieurles I.V. (I à 5)

Vous m'avez fait parvenir des notes et rapports indiquant la situation de nos installations lors de la réoccupation de la ligne ou de la rentrée des agents à leur poste et des P.V. de reconnaissance au fur et à mesure qu'ont été possibles les visites de détail par nos agents locaux.

Si des renseignements complémentaires relatifs aux installations déjà visitées sont recueillis vous aurez à les fournir dans la même forme.

Certaines lignes n'ont pas encore été reconnues tout au moins le P.V. ne m'a-t-il pas été envoyé. Il conviendra de le faire aussitôt qu'il sera possible.

Je fournis au Service Central des Installations Fixes des renseignements extraits des P.V. de reconnaissance dont il est question ci-dessus. Je vous en envoie copie. Il y a lieu de les vérifier et de me signaler les erreurs qui auraient pu s'y glisser par manque de renseignements ou défaut d'interprétation.

Pour pouvoir suivre l'avancement des travaux de reconstruction, vous voudrez bien m'envoyer le 1er et le 15 de chaque mois un état du modèle ci-joint indiquant très succinctement les travaux exécutés et terminés pendant la quinzaine précédente et la situation - en peu de mots - de ceux en cours. En principe, vous ne reprendrez d'ailleurs à cet état que les travaux repris aux relevés envoyés au Service Central des Installations Fixes.

L'Ingénieur en Chef de l'Entretien
" DEMAUX "

Eugène Henrich

CHASSE

Signes.		Désignation des Reconstitutions à effectuer.	Service chargé de la Reconst. ou Région ou Service R.	Mode d'exécution Personnel S.N.C. Entreprise X Génie etc.	Délai d'exécution	Avancement des Travaux - Situation au - - - -			Dépenses	
N°	Désignation.					Boite de commencement des travaux.	Observations et justifications. Etat d'avancement des travaux; mesures prises. Justification des anomalies concernant les dépenses. Indiquer en rouge "TERMINE" quand le travail est terminé et le règlement achevé.		Totales autorisées	Reçues.
Ligne de - - - -		Ouvrages d'art -								
Ligne de - - - -		Bâtiments -								
		Voies principales.								
		Voies de garages.								
		Installations de sécurité, cabines, portes.								
		Lignes télégraphiques et téléphoniques.								
		Service de l'eau.								
		Cités.								
Ligne de - - - -		Terrassements, fossés, clôtures, Plantations, quais, - - -								
		Ouvrages d'art -								
Ligne de - - - -		Bâtiments -								

ANNEXE

NORD - TRAVAIL

Service Central

2 SEP 1960

1079

14

Copie à Monsieur HENRIQUET

Paris, le 27 juillet 1940.

28 Août
NORD - TRAVAUX
Service Central

V.B.N.vt.

ANNEXE

M.M.les I.V. (1 à 5)

2 SEP 1940

Pièces

1079 14

Vous m'avez fait parvenir ~~aussi rapidement que possi-~~
~~ble~~ des notes et rapports indiquant la situation de nos
installations lors de la réoccupation de ligne ou de la
reentrée des agents à leur poste, ~~et qui constituent en~~
~~quelque sorte~~ ^{et de} les P.V. de reconnaissance ~~au fur et à mesure~~
~~qu'ont été trouvés les viciés & détail par nos agents locaux~~
Si des renseignements complémentaires relatifs aux
installations déjà visitées ~~étaient nécessaires~~ ^{sont recueillis} vous
aurez à les fournir dans la même forme.

Certaines lignes n'ont ~~pas~~ ^{encore} été reconnues ~~par nos agents~~
Il conviendra d'envoyer ~~les P.V. de reconnaissance~~ ^{le plus} aussitôt
qu'il sera possible.

Je vous envoie régulièrement les copies des rensei-
gnements que Je fournis au Service Central des Installations
Fixes ~~et qui sont~~ ^{de renseignements} extraits des P.V. de reconnaissance dont
il est question ci-dessus. ~~Je vous en envoie copie. Il~~
~~ya lieu de le renvoyer et de me signaler les travaux qui~~
Pour pouvoir suivre l'avancement des travaux de recons-
truction, vous voudrez bien m'envoyer ~~le~~ ^{les} de chaque
~~semaine~~ ^{mais} un état du modèle ci-joint indiquant ~~succinctement~~
les travaux exécutés et terminés pendant la ~~semaine~~ ^{quinzaine} précé-
dente et la situation ~~de~~ ^{en peu de mots} ceux en cours. En principe, ~~on~~ ^{vous la}
reprendra ~~à cet état~~ ^{tailleur} que les travaux repris aux relevés
envoyés au Service Central des I.F.

L'Ingénieur en Chef de l'Entretien

[Signature]

*Mr. Leclercq
Ne faut-il pas traiter
la question de la
réparation des
installations techniques
"fondées"
29/7
Il y a lieu de
travailler sur
la réparation
des installations
techniques*

Signes.		Désignation des Reconstitutions à effectuer.	Service chargé de la Reconst. ou Région ou Service R.)	Mode d'exécution Personnel S.N.C. Entreprise X Génie, etc.	Délai d'exécution	Avancement des travaux - Situation au		Dépenses	
N°	Désignation.					Date de commencement des travaux.	Observations et justifications. Etat d'avancement des travaux; mesures prises. Justification des anomalies concernant les dépenses. Indiquer en rouge "TERMINE" quand le travail est terminé et le règlement achevé.		
	Liège de -----	Ouvrages d'art -							
	}	Bâtiments -							
		Voies principales.							
		Voies de garages.							
		Installations de sécurité, cabines, portes -							
		Lignes télégraphiques et téléphoniques.							
		Service de l'eau -							
		Cités -							
		Terrassements, fossés, clôtures, Plantations, quais, ---							
	Liège de -----	Ouvrages d'art -							
	}	Bâtiments -							

NORD - TRAVAUX

Service Général

ANNEXE

2 SEP 1910

Pl. G.

N°

PIECES

1079

114

Paris, le 27 Juillet 1940.

V.B.N.vt.

M.M.les I.V. (1 à 5)

ANNEXE

2 SEP 1940

1079 M4

Vous m'avez fait parvenir aussi rapidement que possible des notes et rapports indiquant la situation de nos installations lors de la réoccupation de ligne ou de la rentrée des agents à leur poste et qui constituent en quelque sorte des P.V. de reconnaissance.

Si des renseignements complémentaires relatifs aux installations déjà visitées étaient nécessaires vous aurez à les fournir dans la même forme.

Certaines lignes n'ont pu encore être reconnues; il conviendra d'envoyer les P.V. de reconnaissance aussitôt qu'il sera possible.

Je vous envoie régulièrement les copies des renseignements que je fournis au Service Central des Installations Fixes et qui sont extraits des P.V. de reconnaissance dont il est question ci-dessus.

Pour pouvoir suivre l'avancement des travaux de reconstruction, vous voudrez bien m'envoyer le LUNDI de chaque semaine un état du modèle ci-joint indiquant succinctement les travaux exécutés et terminés pendant la semaine précédente et la situation de ceux en cours. ~~En principe, on ne reprendra à cet état que les travaux repris aux relevés envoyés au Service Central de I.T. (à l'exception toutefois de ceux d'art pour lesquels vous fournirez déjà un rapport journalier sur l'avancement de ces travaux.)~~

Ne faut-il pas tenir la question comptable, même lorsqu'il s'agit de la question technique?

Monument de la situation comptable toutes les semaines. Cette situation sera suivie par les états-matériaux qui sont les vrais documents.

30/7 *curieux*

L'Ingénieur en Chef de l'Entretien

Signes.		Désignation des Reconstitutions à effectuer.	Service chargé de la Reconstitution (Région ou Service R.)	Mode d'exécution	Délai d'exécution	Avancement des travaux - Situation au -----		
Nos	Désignation.					Date de commencement des travaux.	Observations et justifications. Etat d'avancement des travaux; mesures prises. Justification des anomalies constatées. Indiquer en rouge "TERMINE" quand le travail est terminé et le règlement des travaux.	
Ligne de -----		Ouvrages d'art.						
Ligne de -----		Bâtiments.						
		Voies principales.						
		Voies de garages.						
		Installations de sécurité, cabines, postes.						
		Lignes télégraphiques et téléphoniques.						
		Service de l'eau.						
Ligne de -----		Cités.						
Ligne de -----		Terrassements, fossés, clôtures, Plantations, quais, ---						
		Ouvrages d'art.						
Ligne de -----		Bâtiments.						

Nos. Anns pas indiquer

ANNEXE
Service Central
2 SEP 1940
Rég. Ca
N° 1074

Evaluation
approximative
de la dette
à fin de

AS

SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service de la
Reconstruction

R/SG1 /1007
2

Paris, le 29 août 1940

M. Antrès

NORD TRAVAUX
Service Central

2 SEPT 1940

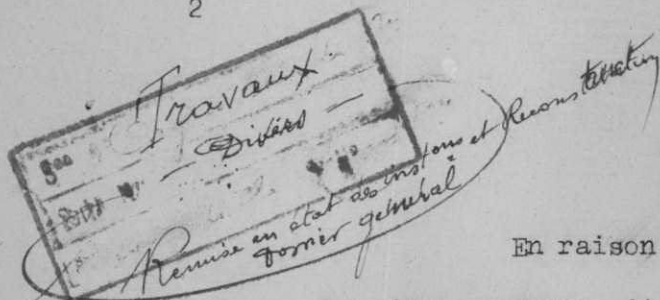
Rep 5
N° 1079
pièce 15

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de Reconstruction

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de la Voie de (TROYES

s/c. des Chefs du Service de
la Voie de la Région

(VESOUL
CAEN
NEVERS
MONTLUÇON
NANTES



En raison des difficultés d'acheminement du courrier ,
les états-navettes d'avancement des travaux ne me seront adressés que
tous les quinze jours.

Ils devront me parvenir pour le 10 et le 25 de chaque
mois.

LE DIRECTEUR

Lumière

Copie transmise à:

Monsieur le Directeur du Service Central du Mouvement

Monsieur le Directeur du Service Central des Installations Fixes,

Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Région de l'Est

du Nord
de l'Ouest
du Sud-Est
du Sud-Ouest

Monsieur le Chef du Service V.B. de la Région de l'Est

du Nord
de l'Ouest
du Sud-Est
du Sud-Ouest

à titre de renseignement.

En raison des dispositions ci-dessus, les états-navettes dont
la mise au point est terminée vous seront dorénavant adressés réguliè-
rement le 10 et le 15 de chaque mois.

LE DIRECTEUR

L

CLASSEUR

30 AOU 1940
M. Dumont

Collaudelle

2

*n water
avec nous
le 10 et le 15
en état d'avancement
Oui 2/9*

*1 exemplaire de la région
n. Vignier (n. Vignier - n. Aubin)
le 2/9*

VEN 30 AOUT 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 29 août 1940

Service de la
ReconstructionR/SG1 /1007
2

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de Reconstruction

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de la Voie de (TROYES

s/c. des Chefs du Service de (VESOUL
la Voie de la Région (CAEN
(NEVERS
(MONTLUÇON
(NANTES

30 AOUT 1940

Dossier
N° 5140 / 14 13

En raison des difficultés d'acheminement du courrier ,

les états-navettes d'annonce des travaux ne me seront adressés que
tous les quinze jours.Ils devront me parvenir pour le 10 et le 25 de chaque
mois.

LE DIRECTEUR

Copie transmise à:

Monsieur le Directeur du Service Central du Mouvement

Monsieur le Directeur du Service Central des Installations Fixes,

Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Région de l'Est
du Nord
de l'Ouest
du Sud-Est
du Sud-OuestMonsieur le Chef du Service V.B. de la Région de l'Est
du Nord
de l'Ouest
du Sud-Est
du Sud-Ouest

à titre de renseignement.

En raison des dispositions ci-dessus, les états-navettes dont
la mise au point est terminée vous seront dorénavant adressés réguliè-
rement le 10 et le 15 de chaque mois.

LE DIRECTEUR

CLASSER

SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service de la
Reconstruction

R/SG1 /1007
2

Paris, le 29 août 1940

ANNEXE

NORD - TRAVAUX
Service Central

5 SEP 1940

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de Reconstruction

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de la Voie de

s/c. des Chefs du Service de
la Voie de la Région

(PROYES
VESOUL
CAEN
NEVERS
MONTLUÇON
NANTES

En raison des difficultés d'acheminement du courrier ,
les états-navettes d'avancement des travaux ne me seront adressés que
tous les quinze jours.

Ils devront me parvenir pour le 10 et le 25 de chaque
mois.

LE DIRECTEUR

Remainly

Copie transmise à:

Monsieur le Directeur du Service Central du Mouvement

Monsieur le Directeur du Service Central des Installations Fixes,

Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Région de l'Est

du Nord
de l'Ouest
du Sud-Est
du Sud-Ouest

Monsieur le Chef du Service V.B. de la Région de l'Est

du Nord
de l'Ouest
du Sud-Est
du Sud-Ouest

à titre de renseignement.

En raison des dispositions ci-dessus, les états-navettes dont
la mise au point est terminée vous seront dorénavant adressés régulière-
ment le 10 et le 15 de chaque mois.

LE DIRECTEUR

L

*MM Vigier 5/9
Widmann 5/9
S. Aubert 5/9*
*Une copie de cet état
norte sera
communiquée*

3/9 5

S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL
des
INSTALLATIONS FIXES

URGENT

31 AOU 1940

NORD - TRAVAUX
Service Central

6 SEP 1940

Rég. G

Pièces

1079 16

2- SEP 1940

M. Bemaup

M. Vigier

Les renseignements que vous m'avez fournis comme suite à ma lettre du 21 Août 1940, comportent des indications numériques souvent insuffisantes. Pour les compléter, je vous prie de m'adresser, ^{d'urgence} pour le 5 Septembre au plus tard, l'état ci-joint, après l'avoir rempli.

Les renseignements relatifs aux remises en état achevées aux 6 et 31 Juillet, pourront être fournis avec une large approximation pour les voies, bâtiments et installations hydrauliques. Par contre, la réalité devra être serrée d'assez près en ce qui concerne les circuits téléphoniques et le cantonnement, ainsi que pour toutes indications au 25 Août.

P^r Le Directeur
Le Chef Adjoint du Service

Répondre le 6-9-40

CLASSER

NORD - TRAVAIL
Service Control

6 SEP 1960

Page 6 Place

1071 116

AVANCEMENT DES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION AU 25 AOUT 1940

(Signaler sur une carte les lignes non reconnues)

— — — — —

		Remises en état terminées au :				
		moins à titre provisoire :				
	Destructions :	au :				Observations
	reconnues :	6 Juillet :	31 Juillet :	25 Août :		
Longueur de :						
voies principales	environ 30 km.	environ 10	environ 83	environ 75		
voies de service						
Nombre de brèches	environ 500	environ 350	environ 450	environ 500		
Gares ou faisceaux de voie						Longueurs comptées
ayant subi des détériora-						comme ci-dessus et qui
tions importantes						doivent avoir été
Gare de X						comprises dans les
Gare de X						totaux
Nombre d'autres gares où						
des réparations ont dû être						
effectuées						
Réservoirs						
Usines élévatoires						
B.V. (Nombre et Surface)						Pour les bâtiments in-
Halles à voyageurs -d°-						diquer les surfaces
Halles à marchandises -d°-						rendues inutilisables
Remises -d°-						
Bâtiments annexes						

	:	:Remises en état terminées au :			:
	:	:moins à titre provisoire :			:
	:	: Destructions:	au :		: Observations
	:	: reconnues :	: 6 Juillet:	: 31 Juillet:	: 25 Août:
	:	:	:	:	:
Logements	:	:	:	:	:
Longueurs de:	:	:	:	:	:
Circuits de régulation	:	:	:	:	:
Circuits omnibus	:	:	:	:	:
autres circuits télé-	:	:	:	:	:
phoniques	:	:	:	:	:
Lignes d'installations	:	:	:	:	:
de signalisation	:	:	:	:	:
Cantonnement	:	:	:	:	:

S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES

000 - 430-5
24

U R G E N T

31 Août 1940

ANNEXE

NORD - TRAVAUX
Service Central

6 SEP 1940

Rapport Ca Pièces

Monsieur le Chef du Service de la Voie et
des Bâtiments, Région du Nord.

MINUTE

Les renseignements que vous m'avez fournis comme suite à ma lettre du 21 Août 1940, comportent des indications numériques souvent insuffisantes. Pour les compléter, je vous prie de m'adresser, d'extrême d'urgence et pour le 5 Septembre au plus tard, l'état ci-joint, après l'avoir rempli.

Les renseignements relatifs aux remises en état achevées aux 6 et 31 Juillet, pourront être fournis avec une large approximation pour les voies, bâtiments et installations hydrauliques. Par contre, la réalité devra être serrée d'assez près en ce qui concerne les circuits téléphoniques et le cantonnement ainsi que pour toutes indications au 25 Août.

Pr. le Directeur,
Le Chef Adjoint du Service
" R. LEVI "

V.B.N.vt.

Paris, le 2 Septembre 1940.

Copie à Monsieur VIGIER, en le priant de faire compléter
de toute urgence, le tableau ci-joint en ce qui concerne

(A).

L'Ingénieur en Chef de l'Entretien,

AVANCEMENT DES TRAVAUX de RECONSTRUCTION au 25 AOUT 1940

(Signaler sur une carte les lignes non reconnues)

6^e SEP 1940

Rapport 1079

Pages 16

	Destructions reconnues --	(Remises en état terminées au moins à titre provisoire au: 6 Juillet: 31 Juillet: 25 Août)				OBSERVATIONS
Longueur de:						
voies principales	environ 15 Km	environ 9	environ 12,5	environ 14,5		
voies de service	environ 30 Km	environ 5	environ 12	environ 20		
Nombre de brèches ^{env. P.} (sauf ouvrages d'art)	environ 500	environ 300	environ 450	environ 500		
Gares ou faisceaux de voie ayant subi des détériorations importantes	Douai ? Mèru 1500 m Beauvais 1500 m Breuille 1500 m Longueau 2000 Amiens 1000 Abancourt 1000 Arras	Anas Chotzen Terguier Laon Fribill The Lillois Chantier Arras	? 500 500 " 1000 200 100 " 400 env. 3.500	? 1000 1000 1000 600 300 400 env. 8.000	? 1.200 1.300 1.500 1.600 900 1000 env. 12.500	Longueurs comptées comme ci-dessus et qui doivent avoir été comprises dans les totaux.
Nombre d'autres gares où réparations ont dû être effectuées						
Réservoirs	?	12	2	3		4 réservoirs tout en cours de réparation ou de remplissage de lousous -
Usines élévatoires	4	"	"	"		Juste provisoire de pleine voie réalisée à 1200 du B.V. (pour l'un la crise)
B.V. (Nb et surface)	32 (17.000 m ²)	0	0	70 %		Pour les bâtiments indiquer les surfaces rendues inutilisables
Halles à voyageurs - d° -	1 (Néant 1000 m ²)			0 %		
Halles à marchandises d° -	18 (7.000 m ²)			15 %		
Remises et Grands Ateliers	3			"		
Bâtiments annexes	58			15 %		
Logements (soit en inhabitable)	1000	0 %	75 %	85 %		
Longueurs de:						
Circuits de régulation		0	195 Km	220 Km		
Circuits omnibus		130 Km	580 Km	930 Km		
autres circuits téléphoniques		270 Km	1700 Km	3.100 Km		
Lignes d'installation de Signal		7 Km	290 Km	670 Km		
Cantonnement						

S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES

ANNEXE	
NORD - TRAVAIL	
Service Central	
6 SEP 1940	
Révisé	Placé
1079	16

U R G E N T

000 - 430-5
24

Monsieur le Chef du Service de la Voie et
des Bâtiments, Région du Nord.

Les renseignements que vous m'avez fournis comme suite à ma lettre du 21 Août 1940, comportent des indications numériques souvent insuffisantes. Pour les compléter, je vous prie de m'adresser, d'extrême d'urgence et pour le 5 Septembre au plus tard, l'état ci-joint, après l'avoir rempli.

Les renseignements relatifs aux remises en état achevées aux 6 et 31 Juillet, pourront être fournis avec une large approximation pour les voies, bâtiments et installations hydrauliques. Par contre, la réalité devra être serrée d'assez près en ce qui concerne les circuits téléphoniques et le cantonnement ainsi que pour toutes indications au 25 Août.

Pr. le Directeur,
Le Chef Adjoint du Service
" R. LEVI "

V.B.N.vt.

Paris, le 2 Septembre 1940.

Copie à Monsieur VIGIER, en le priant de faire compléter
de toute urgence, le tableau ci-joint en ce qui concerne
(A).

L^e Ingénieur en Chef de l'Entretien,

M. Pfefferkorn

2/1

Monsieur Vigier
Ci-joint état rempli pour ce qui concerne
ma subdivision.
L'Ingénieur Principal
Chef de la Subdivision des Etudes
des Installations Electriques

4 SEPT 1940

REGION

AVANCEMENT DES TRAVAUX de RECONSTRUCTION au 25 AOÛT 1940
(Signaler sur une carte les lignes non reconnues)

	Destructions reconnues --				(Remises en état terminées au moins à titre provisoire au: 6 Juillet: 31 Juillet: 25 Août)
	1	2	3	4	
Longueur de: voies principales voies de service					
Nombre de brèches					
Gares ou faisceaux de voie ayant subi des détériora- tions importantes					
Gare de X					
Gare de X					
Nombre d'autres gares où des réparations ont dû être effectuées					
Réservoirs					
Usines élévatoires					
B.W. (Nbre et surface)					
Halles à voyageurs -d°-					
Halles à marchandises d°-					
Remises					
Bâtiments annexes					
Logements					
Longueurs de:					
Circuits de régulation					
Circuits omnibus					
autres circuits télépho- niques					
Lignes d'install ^{on} de Signal					
Cantonnement					

OBSERVATIONS

NORD - TRAVAUX

Services Control

ANNEXE 6 SEP 1940

Répt. C

N° 1079

Plèces 16

Longueurs comptées comme
ci-dessus et qui doivent
avoir été comprises dans
les totaux.

Pour les bâtiments indiquer
les surfaces rendues inuti-
lisables

Les chiffres indiqués dans les
colonnes 2-3 et 4 représentent les
longueurs des circuits effectivement
rétablis au ~~totaux~~ aux dates
précitées.

S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES

U R G E N T

000 - 430-5

24

ANNEXE

31 AOUT 1940	
NORD - TRAVAIL	
Service Central	
6 SEP 1940	
Reçu	Placé
1079	16

Monsieur le Chef du Service de la Voie et
des Bâtiments, Région du Nord.

Les renseignements que vous m'avez fournis comme suite à ma lettre du 21 Août 1940, comportent des indications numériques souvent insuffisantes. Pour les compléter, je vous prie de m'adresser, d'extrême d'urgence et pour le 5 Septembre au plus tard, l'état ci-joint, après l'avoir rempli.

Les renseignements relatifs aux remises en état achevées aux 6 et 31 Juillet, pourront être fournis avec une large approximation pour les voies, bâtiments et installations hydrauliques. Par contre, la réalité devra être serrée d'assez près en ce qui concerne les circuits téléphoniques et le cantonnement ainsi que pour toutes indications au 25 Août.

Pr. le Directeur,
Le Chef Adjoint du Service
" R. LEVI "

V.B.N.vt.

Paris, le 2 Septembre 1940.

Copie à Monsieur VIGIER, en le priant de faire compléter
de toute urgence, le tableau ci-joint en ce qui concerne
(A).

L'Ingénieur en Chef de l'Entretien,

M. Widmann (M. Groux)

2/9

M. Renaux
Ci-joint un ~~tableau~~ tableau donnant les renseignements
qui concernent le service d'entretien

3/9

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
6 SEP 1940	
Répt 6	Pièces
1079	16

AVANCEMENT DES TRAVAUX de RECONSTRUCTION au 25 AOUT 1940

(Signaler sur une carte les lignes non reconnues)

	Destructions reconnues --	Remises en état terminées au (moins à titre provisoire au: 6 Juillet: 31 Juillet: 25 Août)			OBSERVATIONS
Longueur de:					
voies principales					
voies de service					
Nombre de brèches					
Gares ou faisceaux de voie ayant subi des détériora- tions importantes					Longueurs comptées comme ci-dessus et qui doivent avoir été comprises dans les totaux.
Gare de X					
Gare de X					
Nombre d'autres gares où des réparations ont dû être effectuées					
Réservoirs					
Usines élévatoires					
B.W. (Nbre et surface)					
Halles à voyageurs -d°-					Pour les bâtiments indiquer les surfaces rendues inuti- lisables
Halles à marchandises d°-					
Remises					
Bâtiments annexes					
Logements					
Longueurs de:					
Circuits de régulation					
Circuits omnibus					
autres circuits télépho- niques					
Lignes d'install ^{on} de Signal ^{on}					
Cantonnement					

DOMMAGES IMPORTANTS RECONNUS A LA DATE DU 25.8.40.

INSTALLATIONS HYDRAULIQUES: USINES ÉLEVATOIRES, RÉSERVOIRS..

	Destructions reconnues.	Remises en état, terminées au moins à titre provisoire au :			OBSERVATIONS.
		6 JUILLET.	31 JUILLET.	25 AOÛT.	
USINES ÉLEVATOIRES	a) Destruction totale				<div data-bbox="1427 183 1898 422"> <p>ANNEXE NORD - TAVAN</p> <p>6 SEP 1940</p> <p>Ref G 1079 16</p> </div> <p>Installation provisoire de pleine voie réalisée à 1200^m du B.V. vers Compiègne.</p>
	Soissons	"	"	"	
	b) Dommages importants:				
	Anizy - Pinon.	"	"	"	
RÉSERVOIRS	Oisemont.	"	"	"	En cours de rétablissement au 25.8.
	Aumale.	"	"	"	
	a) Destruction totale.				<p>En voie de remplacement par une cuve en tôle de 30^m³ au 1.9.</p>
	Lens (béton) 600 ^m ³	"	"	"	
	Vic/Aisne (tôle) 50 ^m ³	"	"	"	
	b) Dommages importants:				
	Méru. 3 réservoirs (tôle)				<p>En cours de réparation au 1.9.</p> <p>— d° — 1-9.</p> <p>En cours de réparation au 1-9.</p>
	2 25 ^m ³	Un réparé	"	"	
	1 50 ^m ³	"	"	"	
	Beauvais (tôle) 150 ^m ³	"	Réparé	"	
	S ^t Just en Chaussée (tôle)	"	"	"	
	25 ^m ³	"	"	Réparé.	
	Sevrans (tôle) 50 ^m ³	"	"	"	
	Ormy-Villers (tôle) 50 ^m ³	"	"	"	
	S ^t Valéry (tôle) 50 ^m ³	"	"	"	
	Ailly sur Noye (tôle) 90 ^m ³	"	"	"	
	Longueau (béton) 200 ^m ³	"	"	"	

S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES

ANNEXE

août 1940	
NORD - TRAVAUX	
Service Central	
6 SEP 1940	Pièces
1079	16

U R G E N T

000 - 430-5
24

Monsieur le Chef du Service de la Voie et
des Bâtiments, Région du Nord.

Les renseignements que vous m'avez fournis comme suite à ma lettre du 21 Août 1940, comportent des indications numériques souvent insuffisantes. Pour les compléter, je vous prie de m'adresser, d'extrême d'urgence et pour le 5 Septembre au plus tard, l'état ci-joint, après l'avoir rempli.

Les renseignements relatifs aux remises en état achevées aux 6 et 31 Juillet, pourront être fournis avec une large approximation pour les voies, bâtiments et installations hydrauliques. Par contre, la réalité devra être serrée d'assez près en ce qui concerne les circuits téléphoniques et le cantonnement ainsi que pour toutes indications au 25 Août.

Pr. le Directeur,
Le Chef Adjoint du Service
" R. LEVI "

V.B.N.vt.

Paris, le 2 Septembre 1940.

Copie à Monsieur VIGIER, en le priant de faire compléter
de toute urgence, le tableau ci-joint en ce qui concerne

(A).

L'Ingénieur en Chef de l'Entretien,

M. Coste

2/9

1

M. Demaup,

Ci-joint état complété en ce qui concerne
les bâtiments, d'après les renseignements
actuellement reçus. Les chiffres indiqués comprennent
comme convenu, les chiffres indiqués comprennent
les bâtiments entièrement détruits et ceux
partiellement détruits. Le 3/9/40

6 SEP. 1940

N° : 1079 Planches : 46

AVANCEMENT DES TRAVAUX de RECONSTRUCTION au 25 AOÛT 1940
(Signaler sur une carte les lignes non reconnues)

	Destructions reconnues --	Remises en état terminées ou moins à titre provisoire au : 6 Juillet : 31 Juillet : 25 Août :	OBSERVATIONS
Longueur de : voies principales voies de service			
Nombre de brèches			
Gares ou faisceaux de voie ayant subi des détériora- tions importantes			Longueurs comptées comme ci-dessus et qui doivent avoir été comprises dans les totaux.
Gare de X			
Gare de X			
Nombre d'autres gares où des réparations ont dû être effectuées			
Réservoirs			
Usines élévatoires			
B.W. (Nbre et surface) — 32 = 17.000 m ² ?			
Halles à voyageurs - d° - — niants			
Halles à marchandises d° - — 18 = 7.000 m ²			
Remises <i>x grand abris</i> — 3			
Bâtiments annexes — 58			
Logements — 212			
Longueurs de : Circuits de régulation Circuits omnibus autres circuits télépho- niques			
Lignes d'install ^{on} de Signal ^{on}			
Cantonnement			

La section des Bât.^{ts}
ne possède aucun
matériel à ce sujet

Pour les bâtiments indiquer
les surfaces rendues inuti-
lisables

	Destructions reconnues	Remises en état terminées au moins à titre provisoire au :			Observations
		6 juillet	31 juillet	25 Août	
Longueur de :					
Voies principales	7306 ^m	10%	30%	80%	
Voies de service	6925 ^m	"	20%	60%	
Nombre de tranches	105 ^m	"	"	"	
Gares ou faisceaux de voie ayant subi des détériorations importantes :					
Gare de Longueau	2000 ^m	10%	30%	80%	
Amiens	1000 ^m	10%	30%	90%	
Ailly Homme	50 ^m	"	50%	100%	
Bangest	50 ^m	"	50%	100%	
Longue	50 ^m	"	50%	100%	
Pont. Remy	200 ^m	10%	50%	70%	
Abbeville	650 ^m	"	30%	40%	
Moreuil	60 ^m	"	50%	100%	
Quenoy-le-M ^e	56 ^m	"	50%	100%	
Tuqueries	26 ^m	"	50%	100%	
Poix	50	"	50%	100%	
Famechon	20.	"	50%	100%	
Formerie	50	"	"	100%	
Alancourt	2000	"	20%	50%	
Sergueux	200.	"	30%	60%	
Amnals	452	10%	20%	50%	
Blangy	11.	"	"	100%	
Nombre d'autres gares ou des réparations ont dû être effectués	20	30%	50%	60%	
Réservoirs	15	0	20%	45%	
Usines élévatoires	0	-	-	-	
B.V. (Nbre et surface).	16. 4530 ^{m²}	"	"	10%	
Halles à voyageurs	1. 1000 ^{m²}	"	"	"	
Halles à marchandises	9. 2665 ^{m²}	"	"	"	
Remises	3. 2375 ^{m²}	"	"	10%	
Bâtiments annexes	21. 1230 ^m	"	"	20%	
Logements	29. 1770 ^m	"	"	30%	
Longueurs de :					
Circuits de régulation	800 ^{k.}	0%	20%	60%	
Circuits omnibus	600 ^{k.}	0%	30%	90%	
autres circuits téléphoniques	1400 ^{k.}	0%	20%	60%	
Lignes d'inst. de signalisation	3.000 ^{k.}	0%	30%	90%	
Cantonnement	-	-	-	-	

NORD - TRAVAUX
Service Control
6 SEP 1940
Rég. Ca
1079
Places
16

Amiens, le 3 Septembre 1940
L'Ingénieur de la voie
Chef du 2^e Arrond^t

Elly

2.500 ^{ml}	1000	2000	2.500
7.000 ^{ml}	1.000	4.500	6.500
50	20	40	50
Méru 1.500	500	1000	1.200
Villers Collières 500	"	500	500
Beauvais 1.500	500	1000	1.300
Mitry 500	"	500	500
Breuil le Sec 1.500	"	1.000	1.500
13 gares = 1500 ^m	"	500	1.500
4 - 950 ^m ²	"	2.250 ^m ²	2.250 ^m ²
Néant			
3 -			

ANNEXE NORD - TRAVAIL

Service Control

6 sept 1940

1079

16

	x	y	z	w
1				
2	2000 ul	1000	2000	2500
3	7000 ul	1000	4000	6500
4	(VI) 50	20	40	50
5	min. 1000	500	1000	500 1000
6	V. coll. 500	"	500	500
7	Begun was 1000	500	1000	1000
8	W. 500	"	500	500
9	B. 1000	"	1000	1500
10	1500. (13)	-	500	1500

up 7 -

up 8 -

9. 4 - 950 - 2.900 2.90

10
11
12
13
14
15
16
17
18
19

ANNEXE

NORD - TRAINI
Service Control

6 SEP 1940

RAIR G

10/79 16

BV. 9.

Beavers - 500.
me - 200.
Vest - 150.
Crpy - 100

4

950

HM. 11.

Beavers (?)

me -

Crpy -

3

Brown P.V. Cril

Crpy - Mantle

Dist Crpy

EC

50 m²

Calvin

me

Vest

Beavers dist

2 Cril - F.1

- Crpy -

- Beavers -

- me -

Logements

- elements - 6 DR -

- 2 Beavers in état - on 9/8

- Beavers - 10 DR - 2 -

- Crpy Crpy - 4 DR - 1 -

ANNEXE

NORD - TRAVAIL

Service Control

6 SEP 1940

Repr. G

Pages

1079

16

CutDR

Mity -

Cruil -

7

5

Copie à Monsieur VIGIER (3 ex.)

COLLONVILLE
HENRIQUET

Annexe 1079

-6 SEPT. 1940

MINUTE

*Travaux
Finis
Remis en état des installations
et Reconstructions - dernier général*

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
7 SEP. 1940	
Révisé	Pièces
1079	17

V.R.000 - 430-5
24

V.B.N.vt.

Le CHEF du SERVICE de la VOIE et des BATIMENTS
à Monsieur le DIRECTEUR du SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES

-I-
En réponse à votre lettre du 31 Août 1940,
je vous adresse ci-joint le tableau demandé concernant
l'avancement des travaux de reconstruction à la date
du 25 Août.

Il n'existe pas à ma connaissance sur la Région
de lignes non encore reconnues mais, pour certaines
je manque encore de renseignements précis sur les
dégâts causés aux installations notamment pour une
partie de la zone comprise entre Boulogne - Dunkerque -
Lille - Valenciennes et la Frontière Belge.

Les renseignements donnés ne sont donc qu'approxi-
matifs d'autant plus que les difficultés de communica-
tions ne m'ont pas permis, vu le court délai - de
saisir les Arrondissements V.B. de St Quentin, Lille et
Arras pour avoir d'eux des précisions de détail.

CLASSER

2

4

Avancement des travaux de reconstruction au 25 août 1940

	Destructions recensées	Remises en état terminées, au moins à titre provisoire, au			
		6 juillet (2)	31 juillet (3)	25 août (4)	
Longueur de :					
voies principales	15 Km	9 Km	12 Km 5	14 Km 5	
voies de service	35 Km	7 Km	15 Km	25 Km	
Nombre de brèches en V.P.	env. 500	env. 350	env. 450	env. 500	
Gares ou faisceaux de voie ayant subi des détériorations importantes :					
Amiens, Abbeville, Arras, Beauvais, Breuil le Sec, Chocques, Chaubert, Douai, Longueau, Laon, Méry, Petit Bérain, Soissons, Terguier.	20 Km	4 Km	9 Km	14 Km	
Nombre d'autres gares où des réparations ont dû être effectuées.	140 gares - 15 Km	3 Km 5	8 Km	12 Km 5	
Réservoirs (détruits ou gravement endommagés)	12	1	2	3 ⁽¹⁾	<p>(1) 4 autres réservoirs sont en cours de réparation ou de remplacement. Soissons Une installation provisoire de pleine voie a été réalisée à 1200 m du B.V. (Pont sur la Crise)</p>
Usines élévatoires	4	"	"	"	
B.V. détruits ou gravement endommagés	Nombre et surface 32 - 17.000 m ²	Néant	Néant	10 %	
Halles voyageurs - 2°	1 - 1.000 m ²	2°	2°	"	
Halles à march 2°	18 - 7.000 m ²	2°	2°	15 %	
Remises ou grands ateliers	3	2°	2°	"	
Bâtiments annexes	58	2°	2°	15 %	
Logements (détruits ou inhabitables)	225	2°	7 %	15 %	
Longueur de :					
Circuits de régulation	<p>Lignes détruites partiellement 550 Km</p>	0	195 Km	220 Km soit 85 %	<p>Tous chiffres indiqués colonnes 2, 3 et 4 représentent les longueurs totales des circuits effectifs rétablis aux dates données.</p>
Circuits omnibus		130 Km	580 Km	930 Km soit 60 %	
Autres circuits télégraphiques	<p>Lignes détruites complètement 80 Km</p>	270 Km	1.700 Km	3.100 Km soit 60 %	
Lignes d'inst. de signalisation		7 Km	290 Km	670 Km soit 35 %	

2 copies à M. Jefferkorn
10.6/9/40
yphannap

Travaux
Pavés
SUB
Service
Démarches en état
et Recours
Moussier

-6 SEPT. 1940

NORD - TRAVAUX
Service C.C. 1
9 SEP 1940
1079
18

V.B/N. M.

(sans le Chef d'Arrondissement)

juin 14

Par lettre du 28 Août je vous ai demandé
de m'envoyer le 1^{er} et le 15 de chaque mois
un état des travaux de reconstitution exécutés
pendant la quinzaine écoulée.

Je vous prie de noter que pour ce qui
concerne le rétablissement des téléphones, des
la signalisation et des installations d'éclairage
et de force motrice, les renseignements doivent
m'être fournis ^{déplacement et} sous la forme du tableau ci-joint.

On premier état que vous m'enverrez
le 15 septembre vous voudrez bien joindre
un état d'œuvre suivant le même plan
mais qui reprendra la totalité ~~des install~~ de
ce qui a été rétabli depuis le 1^{er} juillet.

Pour que les renseignements soient aussi complets
et aussi exacts que possible vous ne devez
pas hésiter à ^{si vous le jugez nécessaire} les demander sous la même
forme à ~~vos~~ vos subordonnés.

Le Chef de la Division de
l'Entretien.

[Signature]

Monsieur Collouville a signé les tableaux

CLASSER

SEPT. 1940

Mêmes titres qu'aux pages précédentes

VIII. Lieux d'emploi et tâches des équipes impor- tantes

- a) Emplacement et tâche actuels des trains parcs utilisés par les entreprises pour la réparation des lignes
- b) Lieux d'emploi des équipes importantes de agents de la S.N.C.F.
- c) Emplacements et tâches des équipes allemandes.

IX Difficultés rencontrées auprès de l'autorité oc- cupante.

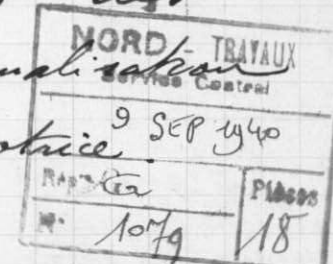
X Difficultés diverses pour lesquelles le Service Régional doit intervenir (manque de matériel ou de main d'œuvre etc.)

XI. Renseignements divers de l'aspect post-trouvé place dans une des rubriques ci-dessus

ANNEXE

sur 21 x 21
7/ulm
16/9/40
ml

Rapport sur le rétablissement des installations de téléphone, de signalisation d'éclairage et de force motrice



Nature des installa. ^{tion}	Rétabli ^s dans la quinzaine écoulée	Rétabli ^s prévus pour la quinzaine suivante	Observations.
<u>I. Relations téléphon.</u> ^{gros} (1) (Circuits effectivement raccordés aux appareils)			
a) Circuits omnibus	De à		
b) Circuits semi directs			
c) Circuits directs ou de commandement			
d) Circuits traction			
e) Autres circuits (dispatching, permanence etc.)			

respecter les quin-
des colonnes

- (1) Souligner en rouge les circuits qui sont à la disposition exclusive de la S.N.C.F.
en trait plein noir les circuits à la disposition exclusive de l'armée allemande
en trait interrompu noir les chemins allemands
en trait bleu les circuits utilisés à la fois par les agents de la S.N.C.F. et les chem. allemands

Marquer d'un astérisque * les circuits raccordés aux appareils autrement qu'en la situation d'avant guerre et indiquer dans la colonne "observations" en quoi la situation actuelle diffère

Nature des installa ^{tions}	Rétablis ^s dans la quinzaine écoulée	Rétablis ^s prévus dans la quinzaine suivante	Observations	Mêmes titres qu'aux pages précédentes			
<p><u>II Centraux</u> ⁽¹⁾ <u>téléphoniques</u> <u>des grandes gares</u> <u>ou de grands bureaux</u></p> <p><u>Le centr^{al} des gares</u> <u>ou le rétablis^s des</u> <u>relations téléph^{oniques}</u> <u>locales est terminé</u> <u>ou très avancé</u></p>				<p><u>V Sous stations</u> <u>des gares, dépôt,</u> <u>ateliers, usines,</u> <u>des eaux, etc</u></p> <p>a) Sous stations remises en service</p> <p>b) Sous stations complé- tement rétablies mais pour la remise en ser- vice desquelles on attend le courant du secteur</p> <p><u>VI E.F. et F.M.</u> <u>gares ou des</u> <u>circuits d'éclairage</u> <u>électriques ont été</u> <u>rétablis au moins</u> <u>partiellement</u></p>			
<p><u>IV Lignes</u> ⁽²⁾ <u>Parcours sur lesquels</u> <u>les lignes aériennes</u> <u>ont été rétablies</u> <u>en totalité</u> <u>et sans leur état</u> <u>d'avant guerre</u></p>				<p><u>VII Signalisation</u></p> <p>a) Parcours sur lesquels les instal- lations de signa- lisation ont été complètement rétablies dans l'état d'avant guerre</p> <p>b) Parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été rétablies partiellement ⁽¹⁾</p>			

(1) Sur central téléphonique rétabli ou attendu, à moins d'indication contraire que ce central est rétabli dans les conditions d'avant guerre. Si les conditions étaient différentes il faudrait l'indiquer dans la colonne "observations" en précisant sommairement pourquoi la situation actuelle diffère de la situation d'avant guerre.

On soulignera: en rouge les centraux exploités exclusivement par les agents de la S.N.C.F.
en trait interrompu noir les centraux exploités exclusivement par les cheminots allemands
en trait plein les centraux exploités en collaboration par les agents S.N.C.F. et les cheminots allemands

(2) On marquera de l'indice A Z les parcours sur lesquels les lignes ont été rétablies en totalité

avant l'arrivée d'une révision ultérieure pour mise au point (réglage, élimination de lixature etc)
le nombre et l'application des fils n'est pas identiquement les mêmes qu'avant guerre, indiquer dans la
colonne observations en quoi la situation actuelle diffère de la situation d'avant guerre.
On signalera notamment les parties de lignes qui pour des raisons diverses sont restées provisoires
en fil isolé.

(1) Indiquer en quoi la situation actuelle diffère de la situation d'avant guerre.

V.B.N. v.a.l.

Paris, le 19 Septembre 1940

S.E.S.

ANNEXE

NORD - TRAVAUX
Service Central

25 SEP 40	
Reçu	Plèces
1079	18

Rétablissement
des installations.

Monsieur DEMAUX,

Comme suite à votre lettre VBN/dl, du 6 Septembre 1940, relative à la fourniture d'un état des travaux de reconstitution, dans mon arrondissement, je vous adresse, pour ce qui ~~concerne~~ concerne, le rétablissement des téléphones, de la signalisation et des installations d'éclairage et de force motrice, les tableaux demandés.

1° pour la période du 1er. Juillet au 1er Septembre 1940.

2° pour la période du 1er. au 15 Septembre 1940.

Reçu 23/10. Vu 24/10

L'Ingénieur de la Voie,

[Signature]

CLASSER

SECTEUR CENTRAL
23 SEP 1940
VOIE

M. Vigier

M. Jefferkorn

M. Martin

M. Leblond
M. Roix
M. Allier

26/9/40

INDEC 10
Map. G
Nº 1079
P1000
18

Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétabls prévus pour la quinzaine suivante	Observations
I-Relations téléph. (Circuits effectivement raccordés aux appareils)	***		Les circuits <u>a</u> <u>bet</u> <u>e</u> sont utilisés, à la fois par les agents SNCF et les Allemands.
a) Circuits omnibus	De Paris à Creil par Epluches, Ermont et Valmondois Epinay à Nontel Persan-Beaumont à Beauvais Paris à Ermont par Saint-Ouen-les-D. Paris à Creil par Chantilly Chantilly à Senlis Paris à Villers-Cotterets Villers-Cotterets à Rethondes Ormoy à Verberie		Les circuits <u>d</u> et <u>e</u> sont utilisés exclusivement par la SNCF.
b) Circuits semi-directs	Tous les circuits semi-directs		
c) Circuits directs ou de commandement	(Paris Amiens n° 2 Paris Montsoult Paris St. Quentin Paris Lille Paris Longueuil Ste. Marie Paris Compiègne Paris Pontoise et Pontoise Beaumont Paris Persan-Beaumont et Beaumont Beauvais Paris Ermont, Ermont Epluches et Epluches Beaumont Paris Creil 7 et Creil Compiègne Paris Creil (9) Paris Creil Paris Crepy Paris Ormoy Paris Sannois		avec Paris Boulogne avec Berny Jeumont avec Paris Douai avec Pce. St. Quentin
d) Circuits traction	Paris Pce. à Creil Dépot Chapelle-Traction à Creil Dépot -----d°----- Chapelle Traction à Dépot Persan-Beaumont Sélect. Chap. Compiègne jusqu'à Mitry Creil Dépot à Amiens Dépot		avec Paris Pce. Douai avec Chapelle Douai Bern. Chapelle Bethune B D N Tréport avec partie Chapelle Douai

Nature des installations	Rétablis dans la quinzaine suivante	Rétabls prévus pour la quinzaine suivante	Observations
e) Autres circuits (dispatching, permanence, etc...)	Paris P ^{ce} Creil-Petit-Therain-Epluches		partie de l'ancien P ^{ce} Amiens
	Paris P ^{ce} à Crepy		
	Paris à BourgetCL		
	BDN Hirson jusqu'à Ormoy		
	Tous les dispatching de la R.P.		
	Permanent Traction à Dépot Bourget-sauf Beaumont		
exclusivement utilisé par les allemands	Paris Le Bourget Drancy		avec partie du BDN Valenciennes
II-Centraux (I)			
téléphoniques de grandes gares ou de grands bureaux	Paris Gare d'Administration		
	La Chapelle Traction		
	La Chapelle Tri-age		
	Le Landy St. Denis		
	Creil Persan-Beaumont		
	Beauvais Ormoy		
III-Téléphones locaux des gares			
Gare où le rétablissement des relations téléphoniques locales est terminé ou très avancé	Toutes les gares du 1er Arrondissement de la Voie		
IV-Lignes (2)			
Parcours sur lesquels les lignes aériennes ont été rétablies en totalité et dans leur état d'avant guerre	Paris à Creil par Epluches		
	Paris à Creil par Chantilly	(x)	
	Ermont à Valmondois		x-sauf à la traversée du pont de Laversine
	Epinay à Persan-Beaumont		
	Paris à Crepy en Valois		
	Chantilly à Crepy en Valois		
	Beauvais à Crevecoeur		
	le Grand		
	Beauvais à Grez		

Nature des installations	Rétabl. ^{ts} dans la quinzaine écoulée	Rétabli, xxxxxxxx ^{ts} Date de remise en service	Observations
V-Sous-stations des gares, dépôts, ateliers; usines des eaux, etc..	Montsoult Epluches Persan Meru Creil Petit-Therain Beauvais Duvy St. Omer en Chaussée Pontoise	2 Juillet 5 Juillet 8 Juillet 10 Juillet 10 Juillet 11 Juillet 20 Juillet 27 Juillet	Toutes les autres sous-stations du 1er Arrondissement de la Voie n'ont pas eu d'interruption pendant les événements.
a) Sous-stations re mises en service			
b) Sous-stations complètement rétablies, pour la remise en service desquelles on attend le courant du secteur VI-E.E. et F.M.			
gares où des circuits d'éclairage électrique ont été rétablis, au moins partiellement	Creil Petit-Therain Beauvais Meru Persan-Beaumont Boran Ormoy Crepy Villers-Cotterets		Gares à parachever: Crepy Villers-Cotterets
VII-Signalisation	La Plaine Pantin Courcelles à Auteuil Boulogne		
a)-Parcours sur lesquels les installations de signalisation ont été complètement rétablies dans l'état d'avant-guerre	Argenteuil à Juvisy Creil-Tergnier (1er Ar) Creil-Longeau (1er Ar) Montsoult Luzarches Chantilly-Senlis- Crepy		
b)-Parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été rétablies partiellement	Beauvais Le Treport Beauvais Gournay Beauvais Gisors Lignes Paris-Creil par Epluches Situations provisoires aux abords de Pontoise et de Chantilly où les ponts sont détruits. Il ne reste à rétablir que le P.S. de St. Ouen l'Aumône (Pontoise pour Liesse et Epluches) opérations prévues pour la 1ère quinzaine d'Octobre. Paris à Creil par Chantilly Service à V.U. sur le pont de Laversine et à Cab. 3 de Petit-Therain. Celui des abords de Cab. 3 du P.T. sera supprimé vers le 10-10.		

Nature des installations	Rétabl. ^{ts} dans la quinzaine écoulée	Date de remise en service	Observations
b) suite...	<u>Paris à Soissons</u> Cabine I d'Ormo- Villers détruite à Villers-Cotte- rets, on procède au rétablissement des installations électriques aux Cabines I et 2. <u>Creil à Beauvais</u> on exploité à V U. <u>Beaumont Beauvais</u> Aux abords de Meru et de la Bifur. de Villers-Thère, service à V U. <u>Paris Persan-Beau-</u> <u>mont par Montsoult</u> Exploitation à double voie jus- qu'à Nointel gare terminus (Pont coupé sur l'Oise aux abords de Per- san-Beaumont) <u>Beauvais à Amiens</u> On procède au ré- tablissement de la situation normale entre St. Omer- en-Chaussée et Crè- vecœur. <u>Beauvais à Compiègne</u> Signaux et S.B. déposés. La situ- ation normale sera rétablie dès réce- ption des instruc- tions.		

R A P P O R T
sur le rétablissement des installations de téléphone,
de signalisation et de force motrice effectué
du 1er au 15 Septembre 1940

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
1	1940
Item	Pièces
N°	

Nature des installations	Rétabli ^s dans la quinzaine écoulée	Rétabli. prévus pour la quinzaine suiv ^e	Observations
I-Relations télé-phoniques			
(Circuits effectivement raccordés aux appareils)			
a) Circuits Omnibus			
b) Circuits semi-directs			
c) Circuits directs ou de commandements	Beauvais - Abancourt		
d) Circuits traction			
e) Autres circuits (dispatching, permanence, etc...)	+ Sélectif Chapelle Compiègne jusqu'à Crépy		

voir § VIII.....

Nature des installations	Rétabl. ^{ts} dans la quinzaine écoulée	Rétabl. ^{ts} prévus pr. la quinzaine suiv.	Observations
<u>VIII-Lieux d'emploi et tâches des équipes importantes</u>	Train Parc de la Cie. auxiliaire-Gare de Méru-Réparation des lignes de Méru à Villers-sur Thère.		
a) Emplacement et tâche actuels des trains parcs utilisés par les entreprises pour la réparation des lignes	Train Parc de la Cie. des signaux Beauvais-Réparation de Beauvais exclus à Creil.		
	Train parc de la Sté. Castognoni Beauvais.		
	St. Omer à Beauvais inclus		
	Gare de Beauvais		
b) Lieux d'emploi des équipes importantes d'agents de la S.N.C.F.	Gare de Crépy Equipe de renfort du Bourget-Gare de Persan-Beaumont-Equipe de renfort de la Plaine		
c) Emplacements et tâches des équipes allemandes	- Néant-		
<u>IX-Difficultés rencontrées au près de l'auto-rité occupante</u>	Rétablissement de la ligne Beauvais-Gisors, occupée par les Allemands entre La Bosse et Auneuil		
<u>X-Difficultés diverses pour lesquelles le Service Régional doit intervenir</u> (Manque de matériel ou de main-d'oeuvre etc...)	Fil à fournir de suite à Crépy et Villers-Cotterets		
<u>XI-Renseignements divers n'ayant pas trouvé place dans une des rubriques ci-dessus.</u>	- Néant -		

4 VRB N va 3

Établissement
des installations
S.E.S.

ARMÉE

N 400 - TRAVAUX

Service Central

27 SET 1940

Francini à Monsieur

L'Ingénieur en Chef

Pièces

18

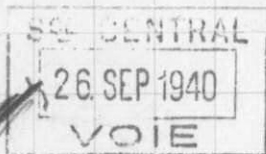
comme suite à sa lettre du 6 courant.

L'état des installations rétablies
du 1^{er} au 15 septembre lui parviendra
par prochain courrier.

Seprenin 24/9/40

L'Ingénieur de la Voie

[Signature]



full
on Rairon
m. attente
CLASSÉ

M. Vigier

M. Pelferkom

M. Martini

27/9/40

23 SEP 1940

Reçu 23/10. Vu 24/10

Rapport

sur le rétablissement des installations de téléphone
de signalisation, d'éclairage et de force motrice.

Nature des installations	Rétablissements effectués jusqu'au 31 Août 1940.	Observations
1. Relations téléphoniques		NOR
2) circuits omnibus	Compiègne à Ressons et Matz	31 DEC 1940
	" à Estrie St Denis	Rép. G
	" à Soissons	N° 1079
	" à Creil	18
	" à Chauxy	
	Herbette à Estrie St Denis	
	Estrie à Barigny	
	Berquies à Chauxy	
	St Quentin à Busigny	
	Busigny à Bantrai	
	Valenciennes à Aulnoye	
	Aulnoye à Tison	
	Aulnoye à Hautmont	
	Aulnoye à Busigny	
3) circuits semi directs	Compiègne à Noyon	
	" à Longueil	à Paris
	Longueil à Creil	do
	* St Quentin à Busigny	Circuits branchés sur
	* St Quentin à Berquies	les standards allemands
	* Busigny à Berquies	des gares de St Quentin
	* Aulnoye à Busigny	Busigny et Berquies.
4) circuits directs ou	Paris à St Quentin	à Paris ?
de commandement	Paris à Compiègne	
	Compiègne à Berquies	
	Compiègne à Creil	
5) circuits traction	Creil à Compiègne	sur partie du Châtelain ?
	Compiègne à Berquies	do
	Chapelle à Berquies	quel itinéraire ?
6) autres circuits	rien.	
2. Centraux téléphoniques	Compiègne B.T.	
de grandes gares ou de	Compiègne Dépôt	
grandes bureaux.	Noyon	
	Longueil St. Marie	
	Berquies Matériel Roubaix	
	Berquies Dépôt	
	Berquies B.T.	
	St Quentin B.T. & Armée Exp ^{te} , Traction, V.B.	
	Le Quesnoy B.T.	
	Aulnoye B.T.	
	Avesnes	

Les circuits soulignés en rouge sont à la disposition exclusive de la S.N.C.F.

Les circuits soulignés en bleu sont utilisés à la fois par les agents de la S.N.C.F. et les chemins allemands.

* Circuits raccordés aux appareils autrement que dans la situation d'avant-guerre.

Nature des installations	Rétablissements effectués jusqu'au 31 août 1940	Observations	Nature des installations	Rétablissements effectués jusqu'au 31 août 1940	Observations
1° <u>Téléphones locaux des gares</u> - Gares où le rétablissement des relations téléphoniques locales est terminé ou très avancé	Compiègne Estrees St Denis Berguico St Quentin Bousigny	Les autorités occupent les téléphones d'urgence circuits locaux.	2° <u>Signalisation</u> a) <u>parcours sur lesquels les installations de signalisation ont été complètement rétablies dans l'état d'avant-guerre</u> -	Block à Compiègne - Origny. Longueau : signalisation bifurc. au Bailly et d'Argues Block : Origny. Moyenneville exclus - Compiègne - Estrees St Denis Estrees St Denis - Bousigny (clément) Compiègne - Berguico -	à l'exclusion de la court, des postes A annulé et du poste B. Tron à V.H. sur le pont de l'oise
4° <u>lignes</u> - Parcours sur lesquels les lignes aériennes ont été rétablies en totalité et dans leur état d'avant-guerre -	Breil à Berguico (A.R.)		b) <u>Parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été rétablies partiellement</u>	Le bateau - Aulnoye Aulnoye - Aulnoye Aulnoye - Sains du Nord Aulnoye. Cues 6 Fautmont Cues 1 et 2 Les Miniers Berguico Cues 1 et 3. Mauvange Cues 1 et 2 Jernant Cues 1. Hirson. Anso B.A.	La signalisation n'est pas remise en service sauf à Aulnoye Cues 1, 2 et 6 et le Dépôt -
5° <u>Sous-stations des gares dépôts, ateliers, usines des lauz, etc.</u> a) <u>Sous-stations remises en service</u> -	Compiègne gare Compiègne Dépôt Estrees St Denis Verberie gare Verberie usine élévatrice Chaussy Berguico : Cité I et II, Dépôt, M.R., Coopération, poste blindé M.R., La Fère gare et usine élévatrice St Quentin Bousigny gare Fremont. usine élévatrice Le bateau Caendry Aulnoye voyageurs, Planis, Dépôt. Bachant. Le Querroy Avesnes. Fournies Anso Hirson Dépôt et gare Origny-en-Thierache, usine élévatrice		8° <u>lieux d'emploi et tâches des équipes importantes</u> a) <u>emplacements et tâches actuels des trains parcs utilisés par les entreprises pour la réparation des lignes</u> -	Erain. paro 7°0 : ligne de Berguico à Bf. Jussey - 5 : - - 13 : E.E. et F.M. Cité de Berguico Entreprise Lucas : lignes EE et FM, Dépôt et triage de Berguico Entreprise Aster : Berguico Cues 5 et 8 Entreprise Dapby : Berguico Cues 8 et B.A.L. St Quentin Berguico Equipe poseurs de Berguico : réparation circuits locaux en gare de Berguico Equipe de poseurs de St Quentin : réparation ligne St Quentin - Jussey 1 équipe SM et 1 équipe S.E. : Hirson Cues 5 -	Travaux en cours
b) <u>S/stations complètes mais rétablies mais pour la remise en service desquelles on attend le courant du réseau</u>	rien.	Station de Bataillon détruite -	b) <u>lieux d'emploi des équipes importantes d'agents de la S.N.C.F.</u>	rien.	
6° <u>E.E. et F.M.</u> Gares où des circuits d'éclairage électrique ont été rétablis au moins partiellement	Compiègne Estrees St Denis Berguico - M.R., Dépôt, B.V. St Quentin - B.V. et éclairage ext. Bousigny - B.V. - Dépôt et éclairage ext. Aulnoye - B.V. - Dépôt et éclairage ext. Le Querroy Avesnes Fautmont. circuit alimentation Cues Baray - B.V. Fournies. Anso. Hirson B.V. - Dépôt et Cité		c) <u>emplacements et tâches des équipes allemandes</u>	rien.	
			9° <u>Difficultés rencontrées auprès de l'autorité occupante</u>	rien.	
			10° <u>Difficultés diverses pour lesquelles le service Régional doit intervenir</u> (manque de matériel etc.)	rien.	
			11° <u>Renseignements divers</u>	rien.	

VB.N/ra 3

Rétablissement
des installations
S.E.S.

projet

ARRÊTÉ

NO 10 - TRAVAUX	
Service Central	
31 DEC 1940	
1079	18

Transmis à Monticchio -
L'Ingénieur en Chef

comme suite à sa lettre du 6/9/40.

SE. CENTRAL

27. SEP 1940

VOIE

L'Ingénieur de la Voie
Atout

m. Vigier *D*

pour

m. Allouin

1/10/40

2/10/40

m. Pellerin *30/9*

m. Martin

24/10

CLASSER

sur le rétablissement des installations de téléphone
de signalisation, d'éclairage et de force motrice.

Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétablissement prévu pour la quinzaine suivante	Observations
1° Relations téléphoniques (circuits effectivement passés des aux appareils) a) Circuits omnibus b) Circuits semi-directs c) Circuits directs ou de commandement d) Circuits traction e) autres circuits	<p>Reims à Metz à Reims Berquière à Langlo-Marcel Mantouge à Sotro-le-Château</p> <p>Ormon à Verberie Chépy à Verberie Verberie à Longueuil Longueuil à Lésles & Dours Compiègne à Verberie Paris à Longueuil Longueuil à Montdidier } néant néant</p>	<p>St Quentin à Ligny-le-P. Stro-le-Château à Fournies</p> <p>quintre mista -</p>	<p>NORD Ser</p> <p>30 DEC 1940 G. J. 18</p> <p>Il s'agit du circuit Paris-Dour-compi à Longueuil.</p>
2° Centraux téléphoniques de grandes gares ou de grands bureaux.	Mantouge, dépôt du standard - réparation et installation d'un tableau à 6 directions.		Standard R.O.P. 504. avarié.
3° Téléphones locaux des gares. Gares où le rétablissement des relations téléphoniques locales est terminé ou très avancé.	<p>Pont-St Maxence Longueuil Le Moup Compiègne P.R. à P.V. " à P.V. et mid. " à Verberie</p> <p>Auroucamp Noyon Appilly Charny Verberie Cauley Rethorides Berquière St Quentin Maigny Aulnoye P.R. à Cus 1, 2, 3. " 5, 6 - à Bachant à section Mantouge P.R. à Cus 1, 2 Faulxmont P.R. à Cus 1, 2 Auro</p>	<p>Cherrières Ribeaut</p> <p>✓</p> <p>Laque</p> <p>Hirson</p>	
4° Lignes - Parcours sur lesquels les lignes aériennes ont été rétablies en totalité et dans leur état d'avant-guerre.	<p>Pont-St Maxence à Longueuil Ormon à Longueuil (AR) Charny à Berquière (AR)</p>	<p>Compiègne Soissons Gare de Compiègne</p>	<p>Sauf Pont sur Oise - AR. 104 74 au 80 Pont sur Oise, circuits en câble de compagnie</p>

Les circuits soulignés au rouge sont à la disposition exclusive de la S.N.C.F.

Les circuits soulignés au bleu sont utilisés à la fois par les agents S.N.C.F. et les chemins allemands.

Nature des installations	Rétablissemnts dans la quinzaine écoulée	Rétablissemnts prévus pour la quinzaine suivante	Observations
1) Lignes - suite -	Berguicq à Laon (AR) Berguicq à Buioux (AR) St Quentin à Busigny (AR) Busigny à Cambrai (AR)	Berguicq à St Quentin Hirson : cuss 3 à cuss 4 et à cuss 5	
2) Sous-stations des poutres, abaissement, réajustement des poutres etc.	Bayon Maubenge Sous-le-Bois Hautmont Heuvel (usine hydroélect.) Journont		
3) Sous-stations remises en service	rien.		
4) Stations complètement rétablies mais la remise en service desquelles on attend le courant du réseau			
5) E.E. et F.M.	Bayon (F.M.) Berguicq Dépôt départ Nord St Quentin Le Bateau Hautmont B.P. - cuss 1 et 2 Baray Hirson gare	Compiègne Berguicq dépôt, départ Nord Berguicq cuss 6 et 7 Hirson - Dépôt.	
6) Signalisation	Compiègne à Berguicq Hautmont cuss 1 et 2 cuss des Usines cuss B.P. Dourges Berguicq cuss 1 et 2 et 3	Rethondes à Soissons Compiègne Poste B. Berguicq Laon Berguicq Buioux Busigny Cambrai St Quentin Busigny Maubenge cuss 1 et 2	Block, S.B., téléphones S.B. et téléphones Délestage et réajustement de leviers.
7) Parcours sur lesquels les installations ont été complètement rétablies dans l'état d'avant-guerre.	St Quentin Busigny (S.B.) Busigny Cambrai (S.B.) Maubenge Journont Maubenge Journont	Baray cuss 1 et 2 Hirson. Bus Hirson. Dercy-Mortiers Hirson. Busigny.	
8) Lieu d'emploi et tâches des équipes importantes -	Train-parc St Quentin : Vic. sur lisse, rétablissement des lignes Train-parc n° 15 Entreprise Roux et Bazin : Vic. sur lisse, rétablissement des installations de signalisation. Train-parc n° 20 Entreprise Chauvin Geerintse Berguicq Laon Berguicq St Quentin		
9) Lieu d'emploi et tâches des équipes importantes - suite.	Train-parc n° 5 Berguicq St Quentin Train-parc n° 13 Cité de Berguicq Entreprise Hucal : Dépôt de Berguicq Entreprise Astes : Gare de Berguicq cuss 5 Entreprise Sapby : Gare de Berguicq cuss 1 et 2	Berguicq St Quentin Cité de Berguicq Berguicq cuss 6 et 7 et éclairage extérieur Gare de Berguicq cuss 8 Berguicq St Quentin B.A.L.	
10) Lieu d'emploi des équipes importantes et agents de la S.N.C.F.	Equipe de poseurs de Berguicq : gare de Berguicq : circuits locaux Equipe de poseurs de St Quentin : ligne téléphonique Berguicq St Quentin Maubenge - Baray Maubenge - Journont Hirson cuss 5	Maubenge - Journont Valenciennes - Baray Hirson cuss 5	Agents S.E. et S.M.
11) Remplacements et tâches des équipes allemandes	Années. Berguicq (réparation L.T.) Berguicq Laon L.T. Anor Journont S. Laon Hirson (pose des fils périmés, contrôles et avertisseurs)		
12) Difficultés rencontrées auprès de l'Autorité occupante.	rien.		
13) Difficultés diverses pour lesquelles le Service Régional doit intervenir			
14) Renseignements divers	rien.		

3483

N 350 - TRAVAUX

8 OCT 1940

Read

Prices

L'Ingénieur de la Voie

18

SEE CENTRAL

- 7. OCT 1940

VOIE

m. Hennig

 $\approx 1/48$

2/19

Truck: - No 75/11

21 Marking - Reflection

5-6/11/40

Pris note : à classer

NOV 1940

M. Thomsen } m.
 m. Rorison (H) } m.
 m. Altkirch } 11/11
 7/11/40

~~Mr. Leong Vn 9/11~~

Etat de situation des installations S.E.S.

Ligne de Valenciennes à Mauberge

31 DEC 1940

Rep: N° 1079 Pièces 18

177
Signalisation

- Roubaix : disque D¹ : quelques poulies simples à remplacer.
Baray cur I disque 41 : lanterne percée par une balle, à réparer.
La Houquerville : disque D² 21 poulies cassées à remplacer.
- d. D¹ 10 - d. - d. - d.
La Flamengrie : disques D¹ et D², transmissions réparées provisoirement à réviser.
Curgies : transmissions réparées provisoirement, à réviser.
- disque D², tube de 8^{mm} coupé près du raccord de l'abri.
feu arrière de la lanterne, avarié, à remplacer.
- disque D¹ tube de 8^{mm} coupé.
Saultain : transmissions réparées provisoirement, à réviser.
- disque D², toute la tubation coupée et la lanterne avariée à remplacer.
- disque D¹, les deux petits tubes raccords de la lanterne coupés, à remplacer.
Les Fontenelles : disques en bon état, sauf les sonneries avariées à remplacer.
- disque D² tube de 8^{mm} coupé près du raccord de l'abri.
lanterne avariée à remplacer.

Matériel nécessaire demandé :

- | | |
|---------------------------------|------------------------------|
| 350 k de fil de 3 ^{mm} | 10 câbles de 3 ^{mm} |
| 100 poulies simples | 2 sonneries de disque |
| 200 vis 3x45 | 2 lanternes acétylène. |
| 5 ^k fil à ligatures | |

récepteurs.

- Poste de secours TO : gravité déteriorée par éclats d'obus.
- d. TH : récepteur avarié, peut être réparé sur place.
- d. TM : récepteur à réviser.
- d. TL : remplacé 1 monophone, la sonnerie et le commutateur.
Les Fontenelles Poste X, sonnerie avariée à remplacer.
P.H. 100 : manque récepteur et sonnerie de la brigade mobile.
Baray : manque le monophone de l'appareil de cur 2.

P. H.

- 6 appareils avertisseurs H.S. - remplacement demandé.
P.H. 73 : les lentilles de l'éclairage électrique des barrières sont à remplacer.
" 78 : barrière gauche, quaiet et portillon à remplacer.
" 79 : barrière droite, support de litte, lime filet et poulie de commande à remplacer.
" 81 : portillon droit à réviser.
" 84 : remplacé les barrières G et D par les barrières du P.H. 104 déposées, en bon état.
" 86 : barrière gauche, remplacé 2 supports, le manchon d'axe de rotation, 2 poulies de commande et 2 sonneries à fort timbre ; redresser le support de la lime et refaire la transmission entre les P.H. 85 et 86.
" 89 : 2 sonneries d'annonceur cassées, à remplacer.
" 92 : portillon de gauche à réparer.
" 96 : barrière droite à redresser.
" 101 : manque le poteau support de la sonnette à récupérer au P.H. 103 annulé.

Matériel nécessaire demandé :

- 1 barrière G. type lourd, complète avec poteaux, support de liasse, liasse filet, manchon d'axe de rotation sans contre-poids.
- 2 bandes de câble.
- 1 manchon d'axe de rotation (9862) -
- 1 support 8654 - 1 support 8655 - 1 support 8656
- 1 support 8657 - 2 supports 8606 -
- 2 axes de poulies 8695
- 10 piquets fer.
- 1 guichet droit avec portillon
- 20 poulies triples.
- 2 poulies 8604
- 100^m câble de 6^{mm}
- 50 boulons 8x20
- 4 bandes de 880x700x2 garnies de 3 fainglites
- 6 T avec tige filetée, écrou et contre-écrou.
- 24 vis de 6x30 - 4 vis de 6x35 - 2 plats de 715x40x6.

S.B.

Douzel. - manque 2 clés : 1 clé 2 M150⁵, 1 clé manivelle M150⁵.
La Roqueville. 2 serrures centrales à réparer.

Etat de situation des installations S.E.S.Ligne d'Hautmont à Mons

- Signalisation : Bifur. de Douzies : en bon état de fonctionnement.
 Feignies Cuv. I : en bon état de fonctionnement après réparations faites par le service local.
 Feignies Postes A et B. -d- -d-
- S. B. : les installations de Serrures Boure, à Feignies, sont en bon état.
- Avertisseurs : après réparations, les installations d'avertisseurs des P.N. 96, 97 et 98 ont été remises en service.
- Reliophones : Bifur. de Douzies, en bon état.
 Feignies Cuv. I, en bon état
 -d. Postes A et B, en bon état.
 O.V. Le Standard S.E.T. à 30 directions a été avarié
 Bureau du Chef : manque 1 téléphone portatif.
-

VBN/va3

ARRÊTÉ

3783

25 OCT 40

30

Monsieur l'Ingénieur en Chef.

Ci joint le rapport relatif au rétablissement des installations S.E.S. du Zone Arrondissement, période du 1^{er} au 15/10/40.

Ce rapport ne comprend pas les renseignements de la section de lavon. Ceux-ci ont été réclamés et vous seront transmis dès réception..

SOL CENTRE

25. OCT 1940

VOIE

Le Préfet 23/10/40

L'Ingénieur de la Voie

m. Henriquet 23/10/40

m. Vigier m. Martin 30/10 - 7.6/11

m. Pellerin 27/11

m. Thureau

m. Roupin

m. Alléchaux 8/11/40

Vu : à classer

28 NOV 1940

sur le rétablissement des installations de téléphone
de signalisation, d'éclairage et de force motrice.

2^d

Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétabissements prévus pour la quinzaine suivante	Observations
1 ^{re} Relations téléphoniques Circuits effectivement raccordés aux appareils			AR 1111 Service Central 31 DEC 1940 Rep. G N° 1079 Pièces 18
a) circuits omnibus	Avesnes. Sans. Poteries Colleret. Boussolre		
b) circuits semi-directs	Compiègne. Ne. quibus. Soissons Amiens. Berguico Valenciennes. Aubuoy Aubuoy. Hirson	Compiègne. Royo	→ Il s'agit du circuit MR qui sera utilisé comme S.D. provisoire.
c) circuits directs	Amiens. Berguico Aubuoy. Cambrai Aubuoy. Noyon		
d) circuits fraction	Selodif. Chapelle. Compiègne Aubuoy. Dépôt. M.R.		
e) autres circuits	Compiègne. Creil Il existe, passant par Aubuoy, un circuit direct Hirson, Bruxelles et un circuit direct Hirson, Lille, établis par les allemands, avec des circuits français, et utilisés par eux.	(provisoire - à la demande du P.C. de M. Joffe, avec le circuit permanence S. Quentin Creil)	
2 ^e Centraux téléphoniques de grandes gares ou de grands bureaux.	Landrecies	Chauny (matérielannoncé)	
3 ^e Réseaux locaux des gares Gares où le rétablissement des relations téléphoniques locales est terminé ou très avancé	Berguico Aubuoy (toutes les cabines d'Aubuoy sont reliées au bureau des chefs de gare; - les circuits passent par le central téléphonique.) Avesnes. Creil. Post. B	Berguico	
4 ^e Lignes.- Parcours sur lesquels les lignes aériennes ont été rétablies en totalité et dans leur état d'avant-guerre.	Compiègne. Royo Aubuoy. Artres. MR Aubuoy. Avesnes. MR Aubuoy. Maubeuge (téléphone et fils retour) Deroy. Mortiers. Vervins. MR Chis. Yver. Maison. Bouci. MR Hirson. etc. à Anso. MR	Compiègne. Royo Berguico. S. Quentin Avesnes. Sains du Nord Aubuoy. Landrecies Aubuoy. gare Vervins. à Hirson Chis. à Hirson Sains du Nord. à Hirson. etc.	
5 ^e Sous-stations des gares, dépôts, ateliers, usines des usines			
a) sous-stations remises en service.	rien		
b) sous-stations complètement rétablies mais pour la remise en service desquelles on attend le courant du secteur.	rien		

Nature des installations	Rétablissements dans la quinzaine écoulée	Rétablissements prévus pour la quinzaine suivante	Observations	Nature des installations	Rétablissements dans la quinzaine écoulée	Rétablissements prévus pour la quinzaine suivante	Observations
6° E.E. et F.M. Gares où des circuits d'éclairage électrique ont été rétablis au moins partiellement	Compiègne : ateliers Berquière : éclairage ext. Cues 3, 5, 6 et 7 Berlainmont Maubeuge } locaux Baray } des Jumoult } dépôts	Bureaux du District Berquière : éclairage ext. gare. Maubeuge, bureaux Inspection.		b) lieux d'emploi des équipes importantes d'agents de la SNCF.	Equipe de poseurs de Berquière Gare de Berquière, rétablissement circuits locaux Equipe de poseurs de St-Omer Boffroy de Jussy, rétablissement des lignes Aulnoy - Landreux rétablissement des lignes Avennes Saint du Nord rétablissement des lignes Laon - Hirson Pose de nouveaux fils de semaphores, contrôles et avertisseurs		
7° Signalisation a) parcours sur lesquels les installations de signalisation ont été complétement rétablies dans l'état d'avant-guerre.	Rethondes Soissons Berquière (les cabines 1, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 sont en service) Avennes Berquière Berquière Laon St-Omer Berquière Buisson Cambray Buisson Aulnoy Berquière St-Omer B.M. Hirson Anso B.A.M. Maubeuge Cues 2 Jumoult Cues 1 Lignes 123 bis et 124	Compiègne Rogn Compiègne en. Estrie Saintines mult allumés. Ces sections de lignes sont prêtes à être mises en service, y compris S.B. Dercy Mortiers Hirson (P.S.) Baray Cues 1 et 2 (C.I.E)		c) emplacements et tâches des équipes allouées.	Avennes Fournies. Pose d'un circuit téléphonique pour libérer les fils semaphores utilisés comme circuit téléphonique entre ces deux gares Laon Hirson Pose de fils semaphores et contrôles.		
b) parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été rétablies partiellement.	St-Omer Cues 1, 2, 3 Buisson Cues 1, 2 Le Bateau Cues 1, 2 Aulnoy (toutes les cabines sont en service sauf semaphores) Saint. Anso } Blois, sauf raccords aux lignes, éclairage des signaux et S.B. Buisson Hirson } Maubeuge Cues 1 Lignes 130 et 132	Hirson Dépôt Lignes A et B		9° Difficultés rencontrées auprès de l'autorité compétente.	rien.		
8° lieux d'emploi et tâches des équipes importantes a) emplacements et tâches actuels des trains passés utilisés pour la réparation des lignes	Entreprise Charvin et Geurick Becquigny, rétablissement des lignes (partie 8/10 pr. Achiet) Train pass n° 15 Entreprise Roux et Bazin Rethondes et Matz, rétablissement signalisation Train pass n° 5 Rétablissement de la ligne Berquière St-Omer Train pass n° 13 Citi de Berquière, lignes E.E. et F.M. Train pass n° 16 Valenciennes Aulnoy, rétablissement des lignes (partie 10/10 pr. Anso) Train pass n° 17 Aulnoy Hirson, rétablissement des lignes Train pass n° 19 - Entreprise Maurin Hirson, rétablissement S.B., tuyauteries acétylène, mise au point transmissions funiculaires Entreprise Lucas Gare de Berquière, éclairage extérieur Entreprise Aster Gare de Berquière, Cues 3, 5 et 8. Entreprise Saxby B.A.L. Berquière - St-Omer			10° Difficultés diverses	La section d'Aulnoy signale que les agents de section et monteurs ne possèdent pas de voltmètres (ces appareils ont été demandés par B.T.) La section d'Hirson, redonne livraison de fil de cuivre 20 ou 25. ainsi que le matériel d'éclairage à l'acétylène et le matériel S.B.		
				11° Renseignements divers	L'éclairage électrique et la F.M. sont rétablis en entier dans la tête de Berquière.		

VBN/v23.

3785 D

Transmis à Monsieur l'Ingénieur en Chef
le rapport concernant le rétablissement des
installations S. E. S. du 2^e Arrondissement,
période du 15 au 30 11/40.

12 DEC 1940	
G	Fiches
N° 1079	18

St Quentin 11/12/40.

L'Ingénieur de la Voie

SSE CENTRAL

12 DEC 1940

VOIE

M. Henriquet

M. Vigier

M. Pfefferkorn
M. Martin

VBNAS.9.
Vu

à dater

3/3/41

3 MAR 1941

ST
X 28 FEV 1941

CLASSE

31 DEC 40

Pièces

1079 18

sur le rétablissement des installations de téléphone
de signalisation, d'éclairage et de force-motrice.

Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétablissements prévus pour la quinzaine suivante	Observations
1°) Relations téléphoniques circuits effectivement raccordés aux appareils. a) circuits omnibus b) circuits semi-directs. c) circuits directs. d) circuits fraction e) autres circuits (dispatching - permanences.)	<p>Ensigny Hirson: Ensigny - Ollivier-Martin, Paris la Frontière: Longpont à laon laon à liart.</p> <p>Paris la Frontière: Villers Cottelets - Soissons Soissons - Anizy-le-François</p> <p>Paris la Frontière: Soissons - laon</p> <p>Paris la Frontière: Soissons - laon</p> <p>-d°-</p>		
2°) Centraux téléphoniques de grandes gares ou de grands bureaux.-	<p>Maubeuge: équipement d'un standard provisoire à 30 d. en attendant celui du standard 400 50 d. de Roucy.</p> <p>Hirson B.T.: installation, par les autorités occupantes, 1° d'un standard 20 directions B.L. et 30 directions B.C. 2° d'un standard 20 directions B.L. et 40 directions B.C.</p> <p>Hirson Dépôt: installation, par les autorités occupantes, d'un standard Ericsson lumineux à 50 directions..</p>		
3°) Téléphones locaux des gares.- gares où le rétablissement des relations téléphoniques est terminé ou très avancé	<p>Aulnoy: toutes les cabines sont reliées entre elles.</p> <p>Le Fresnoy: Cues 1 et 2 Landreux: Forles A et B Maubeuge: Cues 1 et 2, Section, Dépôt, District, G.V. P.P., Inspection -</p>		
4°) Lignes Parcours sur lesquels les lignes aériennes ont été rétablies en totalité et dans leur état d'avant guerre	<p>La remise en état des postes téléphoniques de secours va être entreprise sur laon liart et laon le plateau</p> <p>Ligne sinaphorique: les Bons Vieux à Jeumont.</p> <p>Aulnoy - sous le Bois Hautmont - Feignies sous le Bois - Dorezies</p> <p>Toutes les lignes sont rétablies dans les sections d'Aulnoy et d'Hirson; une révision et une mise au place des circuits seront effectuées ultérieurement. Lignes rétablies en totalité entre Longpont et Deruy mortiers (sauf gare de Soissons: entrées de poste B.T. et Cues 2)</p>		

Nature des installations	Rétabissements dans la quinzaine écoulée	Rétabissements prévus pour la quinzaine suivante	Observations
lignes :	Lignes rétablies en totalité sur : laon - hiart. Berquies laon. laon au bateau.		
5° Sous-stations des gares, dépôt ateliers, usines des laos.	Soissons Usine des laos Sous les autres stations sont en service sauf Chagny Usines (réfection tout sur l'axe) et Hirson, Bataria (détruite)		
a) Stations remises en service			
b)	néant		
6° E.E. et F.M.		Maubeuge, Messageries et Halle P.V.	
Gares ou des circuits d'éclairage électrique ont été rétablis au moins partiellement.			
7° Signalisation	Section d'Aulnoy		
a) parcours sur lesquels les installations de signa- lisation ont été complètement rétablies dans l'état d'avant-guerre..	Signalisation remise en service complètement. Maubeuge Jemumont Ferrière la Grt Contalre Cambrai Douv. Aulnoy Hirson Bousigny Hirson laon au bateau laon hiart (signalisation en service sauf sémaphores) laon au bateau		(sauf cloches d'annonce)
b) parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été rétablies partiellement.	Laon Hirson (sauf rentrée d'Hirson R.L. SC. 44, 44 bis -) Hirson Anagnis (sur 4 d'Hirson) la Région Est n'a pas terminé		
8° lieux d'emploi et tâches des équipes importantes.	Train-parc n° 9 et Luchepuis Fardoux. ligne de Soissons à la Montoire : Gare de Soissons, rétablissement des installations, ensuite : Train-parc n° 10. - Gare de laon ligne de laon à hiart : Ravigny le Gt pose des fils de cloches et contrôles Train parc n° 19. - ligne de laon au bateau : Munieret Grise ; (rétablissement des lignes)	rétablissement des lignes Mauby Jemumont vers Hirson Bousigny Hirson. Boué à Bousigny	
b) lieux d'emploi des équipes importantes d'agents de la S.N.C.F.	Equipe Colteau Train parc n° 19 : (Munieret Grise) - Aulnoy Maubeuge (mise au point des lignes) Jemumont etc 3 (remise en état des P.V.)	Maubeuge Jemumont Valenciennes Maubeuge	

Nature des installations	Rétabissements dans la quinzaine écoulée	Rétabissements prévus pour la quinzaine suivante	Observations
c) Emplacement et tâches des équipes allemandes	néant.	néant.	
9° Difficultés rencontrées auprès de l'autorité occupante..	néant	néant	
10° Difficultés diverses pour lesquelles le service Régional doit intervenir..	Section d'Hirson : fourniture d'éléments lumineux de P.L. Bouillon et Merd encore manquants.		
11° Renseignements divers	néant	néant.	

Rapport

sur le rétablissement des installations de téléphone
de signalisation, d'éclairage et de force-motrice.

NORD - TERRE	
Service Central	
31 DEC 1940	
Reg. G	Pieces
N° 1079	18

- I. Relations téléphoniques : néant.
- II. Centraux téléphoniques : -d.-
- III. Téléphones locaux des gares : -d.-
- IV. Lignes : Valenciennes - Maubeuge. Remise en état des fils de contrôle, avertisseurs et sonneries d'annonce.
- V. Sous-stations : néant.
- VI. E. E. et E. M. : Aubroage Citi et Dépôt : remise en état des lignes F. M. et E. E.
- VII. Signalisation : Remise en état des installations de signalisation à Soissons Cues I et II.
- VIII. Emploi des équipes importantes : Les trains-pars n° 5 (Chauvin Jéruvichy), n° 9 (Castagnon et Bessonet), n° 10 (Chauvin Jéruvichy) ont été envoyés à : Arraumont, Beaumont, Le Bourget pour réparation de lignes détériorées par accumulation de neige.
- Train-pars n° 17 (moteurs Nord) : Valenciennes Maubeuge, remise en état des fils de contrôle, avertisseurs et sonneries d'annonce.
- Entreprise Roux et Bazin : Soissons : Cues I et II, remise en état des installations de signalisation.
- Entreprise Papby : Soissons : Cues I et II, remise en état des installations de C. E.
- Equipe de poseurs de Maubeuge : Remise en état des circuits télégraphiques entre Jemmont Cues 3 et Inghelwies.
- Aubroage Citi et Dépôt : remise en état des lignes F. M. et E. E.
- IX. Difficultés rencontrées : -d.-
- X. : néant..

Agent S.N.C.F.

27. FEV 1941

VOIE

M. Vigier

M. Telford

28/2

Transmis à Monsieur l'Ingénieur en chef,

L'Ingénieur de la Voie

Pis note
à classer

10 MARS 1941

CLASSER

4-11-40

COPIE à:

MM. MESSEMAECKER
COLLONVILLE
HENRIQUET
LECLERCQ

Minute
Travaux
Divers
Remise en état des installations
et reconstruction - Domain général -
PERSONNELLE.

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
- 8 NOV 1940	
MM. les I.V. Rép. G	Pièce
WARNIEZ GUILLEZ DEMONCHAUX NORMAND.	N° 1079 19

MM. les I.V. Rép. G
WARNIEZ
GUILLEZ
DEMONCHAUX
NORMAND.

Original cl. à G 6062
Comptabilité
Divers
Compte d'exploitation

VB.N.V.

J'attire votre attention sur la nécessité d'harmoniser sensiblement les dépenses imputées aux comptes de reconstitution, avec la consistance des P.V. de constats.

Il est nécessaire, en tout cas, que ces dépenses ne soient pas hors de proportion avec les estimations qu'on peut faire des dégâts, d'après ces P.V. - Il se peut, d'ailleurs, que certains P.V. de constats, rapidement dressés, aient à être complétés à la lumière des examens ultérieurs plus détaillés, notamment pour ce qui concerne la remise en état correcte et propre des installations de voies, fossés et talus, pistes, etc..., en ce qui concerne, de même, les appropriations de bâtiments rendues nécessaires, les abords des logements, leurs annexes, etc...

Si des P.V. complémentaires sont nécessaires, il faut les faire établir au plus tôt, de façon à ne pas risquer d'avoir à faire, ultérieurement, des redressements d'écriture qui grèveraient votre budget ordinaire.

[Signature]

CLASSE

CLASSE

Remise en état des installations et reconstruction
Dossier général.

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
21 FEV 1941	
Rép ^{re} G	Pièce
N° 2365	20

19 janvier 41

M. Porchez à M. Guillaume -

Vb 11.100-4
24

Suite à ma lettre Veg 11.100-4/1 du 13-8-40 - (pièce 10)

Les comptes-rendus des progrès réalisés pour la reprise de l'exploitation devront indiquer nominativement l'état d'avancement ou d'achèvement des travaux pour les bâtiments des catégories I et II -

Pour la catégorie III on n'indiquera que le pourcentage de bâtiments terminés -

Original cl. à G 2024
Bâtiments et Cims divers
Divers

Reconstruction des bâtiments détruits ou endommagés du fait des hostilités -

C21 1557

28/3/41

S.N.C.F.

SERVICE TECHNIQUE
de la
DIRECTION GENERALE

OS n° 813
87

8 Mars 1941.

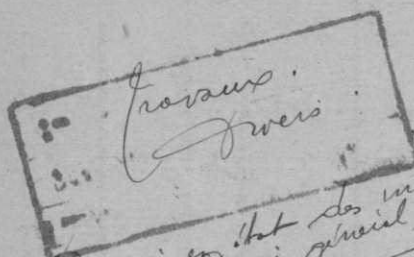
S.N.C.F.	
ION DE NORD	
STAMPÉ DE LA DIRECTION	
8 MARS 1941	
Bossier	Pièce N°
N 3100 / 7	7

Monsieur le DIRECTEUR
du SERVICE CENTRAL des INSTALLATIONS FIXES.

Suite à la décision 689° de la réunion des Directeurs de
l'Exploitation du 10 Février 1941 et à votre proposition
Veg 11 100-4
28

J'ai l'honneur de vous faire connaître que M. le Directeur
Général est d'accord pour que le rapport hebdomadaire indiquant
les progrès réalisés pour la reprise de l'exploitation soit four-
ni à l'avenir les premiers et quinze de chaque mois.

Le Chef du Service Technique
de la Direction Générale,
Signé



Renseignements (état des installations)
et reconstructions (travaux généraux)

NORD - TRAVAIL	
Service central	
31 DEC 1942	
Rég. Ca	Pièces
968	22

Lettres des 27 novembre 1942 et
17 décembre 1942
de M. Delahaye à M. Demareux. —
Informant qu'il a été convenu à
JC&AD de faire pour examiner les
conditions de remise en état des voies
défectueuses par lembardements adhésifs

pour clous = 9 106.
transport
Divers
frais parcs

~~CLASSER~~

Copie pour M. le Directeur de l'Exploitation
de la Région NORD

Le Directeur
du Service central du Mouvement.

S : COURSAT.

15 Sp 910/0/11

22 MARS 1943

D.R.N. 334/1

Copie pour Monsieur
GUILLAUME.

Signé : CAMBOURNAC.

Je suis d'accord pour que la réglementation relative
aux engins non éclatés soit assouplie.

Une lettre à la H.V.D. de PARIS à ce sujet a été signée
par M. le Directeur général le 6/3/43.

En ce qui concerne le rétablissement des installations
il faut considérer deux phases :

1°) La détermination de l'ordre dans lequel doivent être répa-
rés les dégâts, de façon à obtenir un ordre d'urgence dans la
remise en état de certaines voies.

2°) la conduite technique des travaux de remise en état.

Sur la première phase, je suis bien d'accord avec vous
que c'est le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation qui est
le plus qualifié pour fixer l'ordre d'urgence, mais il ne dev
pas manquer, avant de prendre sa décision :

- d'une part de se mettre en relation avec le Service régional
de l'exploitation, mieux en mesure, d'après les renseignements
des autres Arrondissements d'Exploitation, d'apprécier l'ordre
d'urgence.

- d'autre part, de consulter ses collègues M.T. et V.B., le
premier pour connaître les besoins de ce Service (réparation
des voies d'entrée et de sortie des dépôts, alimentation en
eau des dépôts, etc...) : le second pour apprécier si, en
conduisant les travaux de remise en état des installations
dans un autre ordre d'urgence, le résultat général escompté
ne serait pas obtenu à plus bref délai.

L'ordre d'urgence des travaux étant ainsi défini, c'est
le Chef d'Arrondissement de la Voie qui devient le maître de
l'oeuvre, et ses deux collègues ont à ce moment le devoir de
régler les circulations et de fournir les machines de manière
à lui permettre de conduire les travaux de remise en état le
plus rapidement possible.

A partir de ce moment, le Chef d'Arrondissement de la
Voie prend l'initiative de tenir au courant le Chef allemand
AVISE : MM. DAGARD - B. A. PARIANTIER - GUILLAUME.

6 968 en 1943

NORD	1
1	1
4	23

Travaux
Bureau
Remise en état des
installations et matériel
Bureau Général

Copie aux C.A.
pour tenir compte
de ces directives dans
le rétablissement des installations

M. M. Leducq
Henriques
Wayman

CLASSER

Copie pour M. le Directeur de l'Exploitation
de la Région Nord
Le Directeur

C'est lui qui doit signaler à ses deux Collègues EX et M.T. les modifications qui risquent de se produire dans les délais d'exécution des divers travaux de remise en état et qui doit provoquer la réunion de conférences avec ses Collègues pour modifier éventuellement l'ordre d'urgence dans l'exécution des travaux de remise en état.

Le Directeur
du Service central du Mouvement

TABOUD : S

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Le chef de service doit être en mesure de donner des ordres d'urgence en matière de travaux de remise en état.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the bottom right.

CHABER

PARIS, le 16 Mars 1943

Exploitation

121 A 9/205

Monsieur COURSAT
Directeur du Service central du Mouvement,

Par lettre du 8 Mars, dont je vous adresse copie, le Chef de la délégation française auprès de l'E.B.D. PARIS-Sud m'a avisé que M. WATTENBERG, Chef de l'E.B.D. nous demandait d'assurer une meilleure coordination entre les Arrondissements des trois Services, pour le rétablissement de la circulation après un bombardement. A cet effet, M. WATTENBERG suggère que le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation soit chargé de déterminer les opérations à effectuer en premier lieu pour la reprise du service et manifeste son intention de considérer ce Chef d'Arrondissement comme responsable de leur bonne marche.

Il me paraît nécessaire de fixer la ligne de conduite que toutes les Régions auront à suivre en cette matière. J'expose ci-après mon point de vue sur la question.

La demande de M. WATTENBERG vise à obtenir un rétablissement plus rapide de la circulation.

A cet égard, je remarque d'abord que la réglementation relative aux engins non explosés (annexe à W.V.D. Paris 31 H 42 Bmasle du 9/7/42) s'oppose à cette reprise rapide et qu'en fait elle nous a beaucoup gênés. Si nous avions voulu l'appliquer à la lettre lors des derniers bombardements de Tours, St-Pierre nous aurions dû attendre longtemps avant de pouvoir faire certains mouvements très importants et nous avons dû insister auprès des services allemands locaux pour qu'une application souple en fut faite. Pour hâter la reprise du service, il conviendrait donc de faire abroger ces instructions ou, tout au moins, de donner des ordres aux services allemands pour qu'elles ne soient pas appliquées avec rigueur.

Les autorités allemandes désirent n'avoir à faire qu'à un seul Chef d'Arrondissement pour recueillir tous renseignements sur le programme de rétablissement de la circulation et les dates et heures d'achèvement des étapes successives de la remise en état des installations.

Je n'ai pas d'objection à ce que le Chef d'arrondissement de l'Exploitation joue ce rôle d'informateur unique.

Mais je ne suis pas d'avis d'accepter que sa responsabilité soit substituée à celle des Chefs d'arrondissement des deux autres Services pour la partie des opérations qui incombe à ceux-ci; ce serait illusoire et inopérant.

D'ailleurs certaines mesures dépassent le cadre de l'Arrondissement et doivent être, ou bien concertées avec le Service régional ou ordonnées par lui.

Exploitation

Pour assurer la coordination nécessaire entre les Services, je suggère l'adoption des règles suivantes.

Dès qu'il a recueilli des informations suffisantes sur les dégâts et les possibilités de circulation immédiate ou à brève échéance et sur celles résultant des premières opérations de la remise en état, le Chef d'arrondissement de l'Exploitation se concerta avec le Service régional sur le programme d'exploitation à adopter, sur l'ordre de priorité de rétablissement des différents courants de circulation à grande distance, en même temps qu'il envisage les mesures propres à rétablir les relations locales, suivant leur ordre d'urgence.

Sans attendre que ce programme ait été arrêté, les Services V.B. et M.T. font procéder, dès cessation du bombardement, à une prospection de tout ce qui les intéresse le plus directement pour tâcher d'y voir clair sur l'ensemble des tâches qui s'imposent à eux pour la remise en état. Cette reconnaissance faite, les trois Chefs d'arrondissement se mettent d'accord sur les travaux à engager immédiatement, en attendant que le programme fixé ci-dessus soit arrêté.

Dès que ce programme est arrêté, il est porté à la connaissance des deux autres Services qui procèdent à l'exécution des travaux en tenant compte de l'ordre d'urgence fixé. Les Chefs d'Arrondissement M.T. et V.B. font connaître au Chef d'Arrondissement Exploitation les délais prévus pour les différentes phases. Le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation a le devoir de tenir le contact étroit avec ses Collègues M.T. et V.B. pendant l'exécution des travaux de remise en état, afin de savoir si les phases peuvent se dérouler dans l'ordre prévu et dans les délais estimés. Les conférences nécessaires ont lieu entre les trois Chefs d'Arrondissement pour maintenir la liaison étroite jusqu'au retour à la situation normale.

Je vous prie de bien vouloir me tenir au courant de la suite donnée à cette affaire, je diffère jusque là ma réponse à l'E.B.D. PARIS-SUD.

Le Directeur de la Région Sud-Ouest

S. DUMAS.

S.N.C.F.

Paris, le 2 AVR. 1943

Annexe

Service Central des
Installations Fixes

NORD TRAY
15 AVR 1943
4451 24

opérations de destructions

VR 3003 M du 27 Mars 1943

VtV/75.000-1
425

Monsieur le Chef du Service de la
Voie et des Bâtiments
Région de l'Est

Suite à votre lettre rappelée en marge, relative à la désignation d'un fonctionnaire S.N.C.F. responsable de l'intervention de la main-d'oeuvre lors des travaux de remise en état des destructions éventuelles dans le ressort de l'U.A.B. de Paris-Est.

Cet U.A.B., en désignant de son côté un fonctionnaire pour suivre les questions de reconstruction, demande qu'un chef responsable soit désigné dans l'Arrondissement de Paris-Est pour l'exécution des travaux de reconstruction.

Cette intervention ne correspond pas à l'entente intervenue entre mon Service et le Réf. 41 de la H.V.D., au sujet de la désignation du fonctionnaire chargé de tels travaux. Il avait été convenu, en effet, et vous en avez été avisé, que, dans chaque cas d'espèce, le fonctionnaire chargé de diriger l'ensemble des opérations de remise en état des installations, serait indiqué à l'U.A.B.

AL J'ai revu la question avec M. Weyher, Réf. 41 de la H.V.D. Il a été en définitive convenu ce qui suit : dans chaque Arrondissement V.B., le Chef d'Arrondissement est le fonctionnaire qui, normalement suit la question dans son ensemble. C'est donc à lui qu'auront à s'adresser, sauf indication contraire, les Autorités allemandes.

Toutefois, ce Chef d'Arrondissement pourra, dans chaque cas d'espèce, déléguer un fonctionnaire sous ses ordres (Adjoint d'Arrondissement ou Chef de Section par exemple) pour diriger les opérations de remise en état ; il aura alors à en informer l'U.A.B. intéressé.

C'est dans ce sens que vous voudrez bien répondre à la demande qui vous a été faite.

Signé : PORCHEZ

COPIE à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région d *u Nord* à titre d'instruction.

Paris, le 2 AVR. 1943

LE DIRECTEUR

Copie aux Ets Wauw.-Lévy

M. Lemaire

L. Lemaire

travail

pour instructions, au Paris

fait 6/4

S.N.C.F.

ANNEXE

Paris, le 2 Avril 1943.

Service Central des
Installations Fixes

Minute

Réparations de destructions

Monsieur le Chef du Service de
la Voie et des Bâtiments
Région de l'Est

15 AVR 1943

4451 24

VR 3003 M du 27 Mars 1943

Vtv (75.000-)

425

Suite à votre lettre rappelée en marge, relative à la désignation d'un fonctionnaire S.N.C.F. responsable de l'intervention de la main-d'oeuvre lors des travaux de remise en état des destructions éventuelles dans le ressort de l'U.A.B. de Paris-Est.

Cet U.A.B., en désignant de son côté un fonctionnaire pour suivre les questions de reconstruction, demande qu'un Chef responsable soit désigné dans l'Arrondissement de Paris-Est pour l'exécution des travaux de reconstruction.

Cette intervention ne correspond pas à l'entente intervenue entre mon Service et le Réf. 4I de la H.V.D., au sujet de la désignation du fonctionnaire chargé de tels travaux. Il avait été convenu, en effet, et vous en avez été avisé, que, dans chaque cas d'espèce, le fonctionnaire chargé de diriger l'ensemble des opérations de remise en état des installations, serait indiqué à l'U.A.B..

J'ai revu la question avec M. Weyher, Réf. 4I de la H.V.D.. Il a été en définitive convenu ce qui suit : dans chaque Arrondissement V.B., le Chef d'Arrondissement est le fonctionnaire qui, normalement suit la question dans son ensemble. C'est donc à lui qu'auront à s'adresser, sauf indication contraire, les Autorités allemandes.

Toutefois, ce Chef d'Arrondissement pourra, dans chaque cas d'espèce, déléguer un fonctionnaire sous ses ordres (Adjoint d'Arrondissement ou Chef de Section par exemple) pour diriger les opérations de remise en état; il aura alors à en informer l'U.A.B. intéressé.

C'est dans ce sens que vous voudrez bien répondre à la demande qui vous a été faite.

signé : PORCHEZ

Copie à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments
de la Région du Nord, à titre d'instruction.

Paris, le 2 Avril 1943.

Le Directeur,

5 Avril 1943.

Monsieur DEMAUX,

A) confirme ce que je vous ai dit.

"Guillaume"

Paris, le 6 Avril 1943.

Copie à MM. les Ingénieurs de la Voie
WARNIEZ, SIGRIST

MM. HENRIQUET
LECLERCQ
MERCK

J

pour instructions conformes.

20 Avril 1943

D 3 410/9

AVANCE

M

5 MAI 1943

9

4451

25

Monsieur le Ministre,

A plusieurs reprises, et en particulier par ma lettre D 3 410/9 du 12 Février 1941, j'avais appelé votre attention sur le problème que pose pour la S.N.C.F., la réparation des destructions de toute espèce résultant des hostilités entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Par lettre SA 307 du 23 Mai 1941, vous nous avez donné comme instruction d'assumer ces réparations, dans des conditions qui excluent, toutefois, toute participation à des opérations de guerre.

Mais, sur la question de droit, vous nous faisiez connaître que les prescriptions d'exécution de la Convention d'Armistice, n'ayant pu viser que la remise en état et l'entretien normaux, ne sauraient être invoquées dans la circonstance par les Autorités d'occupation ; vous nous invitiez à défendre ce point de vue dans nos rapports avec elles, en attendant confirmation de l'accord du département de la Guerre, alors chargé de la direction des Services d'Armistice.

Cependant, le Chef allemand des Transports, par lettre du 13 Août 1941, a repoussé l'interprétation donnée par le Secrétariat d'Etat aux Communications et affirmé que la S.N.C.F., en application de l'article 13 de la Convention d'Armistice, était tenue d'exécuter, sur l'ordre du Chef des Transports, tous travaux de réfection.

Bien qu'à notre connaissance ce point de droit n'ait pas été définitivement tranché, nous n'avons pas, jusqu'à ces derniers temps, rencontré de difficultés particulières, les destructions ayant été relativement peu importantes et espacées.

Mais, depuis quelques mois, les bombardements deviennent beaucoup plus nombreux et violents et la remise en état des installations détruites ou avariées pose de difficiles problèmes de main-d'oeuvre et de matériaux, aggravés par les exigences croissantes de la H.V.D. Paris, laquelle s'appuie précisément sur les termes de la lettre du 13 Août 1941 précitée du Chef allemand des Transports pour peser sur la S.N.C.F.

A - Main-d'Oeuvre -

Quels que soient les efforts faits par la S.N.C.F. pour mener les réparations rapidement, des critiques sont formulées sur la lenteur des travaux, sur l'insuffisance des moyens mis en oeuvre ; d'autre part,

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

.....

AVISE; SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES

Copie à MM. FILIPPI - Lt-Colonel de BEAUVILLE- LEGUILLE - Liaison Bruxelles
M. DUGAS - Services M - T - A - P -

*Copie IV - wames, Signet
Marché - Lefebvre. Transports. wames
Vign. (Rex) à être d'avis*

28/4/43
[Signature]

23 AVRIL 1943

la H.V.D. ordonne à son gré le déplacement des trains-parcs, sans souci de la gêne qui en résulte pour notre entretien.

C'est ainsi qu'à Rennes, qui a subi le 8 Mars de graves dommages, la H.V.D. s'est plainte vivement du délai "excessif" mis à réparer. Or un effort exceptionnel avait été fait au contraire pour remettre rapidement en état les installations détruites ; les chiffres ci-après en font foi :

- du 8 au 21 Mars, il a été employé, en moyenne 440 hommes de la S.N.C.F. et 120 hommes de l'entreprise ;

- pendant la période du 22 Mars au 31 Mars il a été employé 230 hommes de la S.N.C.F. et 140 hommes de l'entreprise ;

- à Sotteville : 360 agents S.N.C.F. et 150 hommes de l'entreprise ont été occupés en moyenne du 12 au 31 Mars ; les effectifs sont actuellement plus considérables encore.

Il ne vous échappera pas, Monsieur le Ministre, que non seulement nos Services ne peuvent pas aller au-delà de cet effort sans dommage sérieux pour l'entretien, mais même qu'il ne saurait être soutenu longtemps. Vous n'ignorez pas, en effet, qu'en dépit de nos efforts nous n'arrivons pas à recruter le personnel nécessaire à l'entretien courant de nos installations, ni à réunir les entreprises indispensables à la réalisation des rares travaux de grosses réfections que nous ne pouvons différer plus longtemps : les causes en sont trop connues pour que j'insiste.

D'autre part, le détachement et le déplacement de nombreux agents bouleversent l'organisation de l'entretien et nuisent au bon rendement ; en particulier, les équipes de cantonniers, sur lesquels des effectifs importants sont prélevés, ne peuvent plus exécuter les travaux normaux et doivent limiter leur activité à des besognes moins utiles ; le transport et le déchargement des matériaux, en particulier du gravillon, sont complètement perturbés. En bref, si ces déplacements devaient devenir fréquents, ce serait, très rapidement, la désorganisation de l'entretien.

La situation est tout aussi grave en ce qui concerne les installations de signalisation, où la rareté des produits rend plus important que jamais le rôle de la main-d'oeuvre.

A défaut de produits de graissage, il faut nettoyer plus souvent. A défaut de remplacements périodiques des pièces

.....

essentielles dont la défaillance risquerait de compromettre la sécurité, il faut effectuer des visites beaucoup plus fréquentes, rendues difficiles par la rareté des moyens de transports.

A défaut d'entreprises, bien des travaux de gros entretien incombent actuellement à nos agents en plus de l'entretien normal. Ce sont toutes ces tâches essentielles auxquelles ils ne parviennent déjà pas à suffire qu'il faut sacrifier lorsque nos agents sont appelés à l'improviste pour la réparation de destructions.

Enfin, ces déplacements posent pour le personnel des problèmes de logement et de nourriture qui deviendraient insolubles s'il fallait renforcer davantage les effectifs des équipes de réparation.

B - Matériaux -

Le problème des matériaux demande, lui aussi, une solution immédiate.

Les réparations des destructions entraînent la mise en oeuvre de quantités de matériaux considérables au regard de nos ressources. Le tableau ci-dessous donne, à titre indicatif, les besoins de matériaux de construction pour les réparations de HELLEMES (suite au bombardement du 13 janvier 1943), RENNES (bombardement du 8 mars 1943), SOTTEVILLE (bombardement du 12 mars 1943).

	HELLEMES (réparation définitive)	RENNES (réparation sommaire)	SOTTEVILLE (réparation sommaire)
Métaux ferreux (non compris rails et appareils de voie)	174,8 t	14 t (env.)	20 t
Ciment - en tonnes	258 t	30 t (env.)	80 t (env.)
Briques - en mille -	1 061	11	17
Tuiles - en mille -	96	20	49
Ardoises - en mille -	-	5	34
Zinc ou rubafer - en m2 -	1 000 (env.)	-	-
Rubéroïd ou carton bitumé - en m2 -	-	1 550	225
Vitrex - en m2 -	-	2 500	1 300
Verres à vitres - en m2 -	16 700	160	800
Bois de charpente - en m3 -	164	env. 30	env. 40
Planches et voliges - en m2 - ...	12 000 env.	2 500	2900

....

Pour réparer les installations de voie détruites par bombardements ou sabotages, il a été employé pendant la période comprise entre le 28 Janvier et le 12 Mars 1943 :

3,800 km de rails (200 t environ) sur le Nord,
16,600 km de rails (800 t environ) sur l'Ouest.

Quant au matériel électrique et de signalisation, le seul bombardement de SAINT-PIERRE-DES-CORPS du 6 Juin 1942 nous a coûté 25 t de cuivre - soit plus que notre contingent mensuel pour les caténaires, qui n'est que de 20 t; je vous signale également que les bombardements de ROUEN et de SOTTEVILLE ont absorbé 61 km de câble téléphonique et 22 km de câble armé.

Enfin, les réparations des destructions nécessitent des déplacements rapides d'où un supplément de consommation d'essence: par exemple, les transports consécutifs aux destructions survenues sur la Région de l'Ouest au mois de Mars 1943 ont entraîné la consommation de 2 400 litres d'essence (alors que l'allocation mensuelle totale de la Région est de 7 000 litres).

Vous connaissez trop bien, Monsieur le Ministre, la situation des contingents consentis à la S.N.C.F., notamment en produits ferreux(1) et en ciment et la situation des stocks en matériel électrique et de signalisation (2) pour ne pas saisir l'importance des prélèvements qui nous sont ainsi imposés. De toute évidence, il nous est impossible de faire face à la situation si les moyens nécessaires ne sont pas mis immédiatement à notre disposition.

Il nous apparaît que la seule solution susceptible, compte tenu des difficultés actuelles d'assurer l'exécution rapide des premières réparations indispensables est de constituer immédiatement, sur des contingents qui nous seraient spécialement alloués et avec des priorités absolues de fourniture, des stocks relativement importants de matériaux de construction, de voie et de matériel électrique et de signalisation. Ces stocks seraient reconstitués par l'attribution de nouveaux contingents et de nouvelles priorités au fur et à mesure que des prélèvements y seraient effectués pour réparations.

En résumé, il nous apparaît que la S.N.C.F. fait actuellement le maximum possible pour remettre en état les installations détruites par faits de guerre, s'agissant, comme vous le souligniez dans votre lettre du 23 Mai 1941, d'un outil nécessaire à la vie du pays.

Faire plus, c'est-à-dire y consacrer davantage de moyens même au détriment de l'ensemble de notre exploitation, dépasserait le cadre de vos directives et pourrait prendre le caractère d'une

.....

-
- (1) Le contingent attribué à la voie qui n'était que de 800 à 1 000 t pour chacun des trois derniers trimestres est tombé à néant pour le trimestre en cours.
- (2) L'insuffisance des contingents ne permet pas aux fournisseurs de satisfaire régulièrement à leurs commandes et nous avons déjà un gros arriéré sur nos besoins immédiats notamment pour l'entretien des transmissions, câbles, matériel télégraphique et caténaires.

participation aux opérations de guerre.

Il semble donc important que la limite des obligations de la S.N.C.F. nous soit fixée par le Gouvernement.

A tout le moins, si la position définie par le Chef allemand des Transports dans sa lettre du 13 août devait s'imposer à nous, conviendrait-il que les Autorités d'occupation ne désorganisent pas notre entretien par des exigences excessives et nous fournissent la main-d'oeuvre d'appoint ainsi que les matériaux nécessaires pour assurer les réparations ?

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

Le Président
du conseil d'Administration

signé : FOURNIER

NOM ET PRÉNOM	
Service	
- 5 MAI 1943	
5	
4451	25

Copie pour le Service V

20 Avril 1943

YG

D 3 410/9

Monsieur le Ministre,

A plusieurs reprises, et en particulier par ma lettre D 3 410/9 du 12 Février 1941, j'avais appelé votre attention sur le problème que pose pour la S.E.C.F., la réparation des destructions de toute espèce résultant des hostilités entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Par lettre SA 307 du 23 Mai 1941, vous nous avez donné comme instruction d'assumer ces réparations, dans des conditions qui excluent, toutefois, toute participation à des opérations de guerre.

Mais, sur la question de droit, vous nous faisiez connaître que les prescriptions d'exécution de la Convention d'Armistice, n'ayant pu viser que la remise en état et l'entretien normal, ne sauraient être invoquées dans la circonstance par les Autorités d'occupation; vous nous invitiez à défendre ce point de vue dans nos rapports avec elles, en attendant confirmation de l'accord du département de la Guerre, alors chargé de la direction des Services d'Armistice.

Cependant, le Chef allemand des Transports, par lettre du 13 Août 1941, a répondu l'interprétation donnée par le Secrétariat d'Etat aux Communications et affirmé que la S.E.C.F., en application de l'article 13 de la Convention d'Armistice, était tenue d'exécuter, sur l'ordre du Chef des Transports, tous travaux de réparation.

Bien qu'à notre connaissance ce point de droit n'ait pas été définitivement tranché, nous n'avons pas, jusqu'à ces derniers temps, rencontré de difficultés particulières, les destructions ayant été relativement peu importantes et espacées.

Mais, depuis quelques mois, les bombardements deviennent beaucoup plus nombreux et violents et la remise en état des installations détruites ou avariées pose de difficiles problèmes de main-d'œuvre et de matériaux, aggravés par les exigences croissantes de la H.V.D. Paris laquelle s'appuie précisément sur les termes de la lettre du 13 Août 1941 précitée du Chef allemand des Transports pour peser sur la S.E.C.F.

.....

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

AVIS : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES

Copie à MM. FILIPPI - Lt-Colonel de BEAUVILLE - LAGUILLE - Liaison Bruxelles

M. DUGAS - Services M - F - A - P

A - Main-d'Ouvre -

Quels que soient les efforts faits par la S.N.C.F. pour mener les réparations rapidement, des critiques sont formulées sur la lenteur des travaux, sur l'insuffisance des moyens mis en oeuvre; d'autre part, la H.V.D. ordonne à son gré le déplacement des trains-parcs sans souci de la gêne qui en résulte pour notre entretien.

C'est ainsi qu'à Rennes, qui a subi le 8 Mars de graves dommages, la H.V.D. s'est plainte vivement du délai "excessif" mis à réparer. Or un effort exceptionnel avait été fait au contraire pour remettre rapidement en état les installations détruites; les chiffres ci-après en font foi :

- du 8 au 21 Mars, il a été employé, en moyenne 440 hommes de la S.N.C.F. et 120 hommes de l'entreprise ;

- pendant la période du 22 Mars au 31 Mars il a été employé 230 hommes de la S.N.C.F. et 140 hommes de l'entreprise ;

- à Sotteville : 360 agents S.N.C.F. et 150 hommes de l'entreprise ont été occupés en moyenne du 12 au 31 Mars; les effectifs sont actuellement plus considérables encore.

Il ne vous échappera pas, Monsieur le Ministre, que non seulement nos Services ne peuvent pas aller au-delà de cet effort sans dommage sérieux pour l'entretien, mais même qu'il ne saurait être soutenu longtemps. Vous n'ignorez pas, en effet, qu'en dépit de nos efforts nous n'arrivons pas à recruter le personnel nécessaire à l'entretien courant de nos installations, ni à réunir les entreprises indispensables à la réalisation des rares travaux de grosses réfections que nous ne pouvons différer plus longtemps : les causes en sont trop connues pour que j'insiste.

D'autre part, le détachement et le déplacement de nombreux agents bouleversent l'organisation de l'entretien et nuisent au bon rendement; en particulier, les équipes de cantonniers, sur lesquels des effectifs importants sont prélevés, ne peuvent plus exécuter les travaux normaux et doivent limiter leur activité à des besognes moins utiles; le transport et le déchargement des matériaux, en particulier du gravillon, sont complètement perturbés. En bref, si ces déplacements devaient devenir fréquents ce serait, très rapidement, la désorganisation de l'entretien.

La situation est tout aussi grave en ce qui concerne les installations de signalisation, où la rareté des produits rend plus important que jamais le rôle de la main-d'oeuvre.

A défaut de produits de graissage, il faut nettoyer plus souvent. A défaut de remplacements périodiques des pièces essentielles dont la défaillance risquerait de compromettre la sécurité, il faut effectuer des visites beaucoup plus fréquentes, rendues difficiles par la rareté des moyens de transports.

A défaut d'entreprises, bien des travaux de gros entretien incombent actuellement à nos agents en plus de l'entretien normal. Ce sont toutes ces tâches essentielles auxquelles ils ne parviennent déjà pas à suffire qu'il faut sacrifier lorsque nos agents

sont appelés à l'improviste pour la réparation de destructions.

Enfin, ces déplacements posent pour le personnel des problèmes de logement et de nourriture qui deviendraient insolubles s'il fallait renforcer davantage les effectifs des équipes de réparation.

B - Matériaux -

Le problème des matériaux demande, lui aussi, une solution immédiate.

Les réparations des destructions entraînent la mise en oeuvre de quantités de matériaux considérables au regard de nos ressources. Le tableau ci-dessous donne, à titre indicatif, les besoins de matériaux de construction pour les réparations de BELLEMEES (suite au bombardement du 13 janvier 1943), RENNES (bombardement du 8 mars 1943), SOTTEVILLE (bombardement du 12 mars 1943) .

	<u>BELLEMEES</u> (réparation définitive)	<u>RENNES</u> (réparation sommaire)	<u>SOTTEVILLE</u> (réparation sommaire)
Métaux ferreux (non compris rails et appareils de voie)	174,8 t	14 t (env.)	20 t
Ciment - en tonnes	258 t	30 t (env.)	80 t (env.)
Briques- en mille-.....	1. 061	11	17
Tuiles - en mille -	96	20	49
Ardoises - en mille -	-	5	34
Zinc ou rubafer - en m ² -	1 . 000 (env.)	-	-
Rubéroïd ou garton bitumé - en m ² -	-	1.550	225
Vitrex - en m ² -	-	2.500	1.500
Verres à vitres - en m ² -	16 . 700	160	800
Bois de charpente - en m ³ -	164	env. 30	env. 40
Planches et voliges - en m ² -	12. 000 env.	2.500	2.900

Pour réparer les installations de voie détruites par bombardements ou sabotages, il a été employé pendant la période comprise entre le 28 Janvier et le 12 Mars 1943 :

3.800 km de rails (200 t environ) sur le Nord .
16.600 km de rails (800 t environ) sur l'Ouest

Quant au matériel électrique et de signalisation, le seul bombardement de SAINT-PIERRE-DES-CORPS du 6 Juin 1942 nous a coûté 25 t de cuivre - soit plus que notre contingent mensuel pour les caténaires, qui n'est que de 20 t ; je vous signale également que les bombardements de ROUEN et de SOTTIVILLE ont absorbé 61 km de câble téléphonique et 22 km de câble armé.

Enfin, les réparations des destructions nécessitent des déplacements rapides d'où un supplément de consommation d'essence : par exemple, les transports consécutifs aux destructions survenues sur la Région de l'Ouest au mois de Mars 1943 ont entraîné la consommation de 2.400 litres d'essence (alors que l'allocation mensuelle totale de la Région est de 7.000 litres).

Vous connaissez trop bien, Monsieur le Ministre, la situation des contingents consentis à la S.N.C.F. , notamment en produits ferreux (1) et en ciment et la situation des stocks en matériel électrique et de signalisation (2) pour ne pas saisir l'importance des prélèvements qui nous sont ainsi imposés. De toute évidence, il nous est impossible de faire face à la situation si les moyens nécessaires ne sont pas mis immédiatement à notre disposition .

Il nous apparaît que la seule solution susceptible, compte tenu des difficultés actuelles d'assurer l'exécution rapide des premières réparations indispensables est de constituer immédiatement , sur des contingents qui nous seraient spécialement alloués et avec des priorités absolues de fourniture, des stocks relativement importants de matériaux de construction, de voie et de matériel électrique et de signalisation. Ces stocks seraient reconstitués par l'attribution de nouveaux contingents et de nouvelles priorités au fur et à mesure que des prélèvements y seraient effectués pour réparations.

En résumé, il nous apparaît que la S.N.C.F. fait actuellement le maximum possible pour remettre en état les installations détruites par faits de guerre, s'agissant comme vous le souligniez dans votre lettre du 23 Mai 1941, d'un outil nécessaire à la vie du pays.

Faire plus, c'est-à-dire y consacrer davantage de moyens même au détriment de l'ensemble de notre exploitation, dépasserait le cadre de vos directives et pourrait prendre le caractère d'une participation aux opérations de guerre.

Il semble donc important que la limite des obligations de la S.N.C.F. nous soit fixée par le Gouvernement .

A tout le moins , si la position définie par le Chef allemand des Transports dans sa lettre du 13 Août devait s'imposer à nous, conviendrait-il que les Autorités

(1) Le contingent attribué à la voie qui n'était que de 800 à 1.000 t pour chacun des trois derniers trimestres est tombé à néant pour le trimestre en cours.

(2) L'insuffisance des contingents ne permet pas aux fournisseurs de satisfaire régulièrement à leurs commandes et nous avons déjà un gros arriéré sur nos besoins immédiats notamment pour l'entretien des transmissions, câbles, matériel télégraphique et caténaires.

d'occupation ne désorganisent pas notre entretien par des exigences excessives et nous fournissent la main-d'oeuvre d'appoint ainsi que les matériaux nécessaires pour assurer les réparations ?

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

Le Président
du Conseil d'Administration

Signé : FOURNIER

28 AVRIL 1943

V.B.N. v

Copie à M.M. les Chefs d'Arrondissement - WARMIEZ , SIGRIST

Copie à MM. MERCK - LECLERCQ, HENRIQUET , WAGNON

Copie à M. VICIER (2 ex)

à titre d'avis.

" DEMAUX "

Séance du 28 Avril 1943

NORD - TRAVAUX
Service Central

28 MAI 1943

Rég. G

Pièce.

N° 4451

26

Etaient présents :

MM. DEMAUX, : Chef de la Division de l'Entretien
 VIGIER, : Chef de la Division des Etudes
 MEESBACHAECKER, : Chef de la Division du Service Général
 LECIERCQ, HENRIQUET, WAGNON, }
 GUERBER, PILLE, HARDY, LEROY, } de la Division de l'Entretien
 HAZEBROUCQ, WARMIEZ, }
 PEFERORN, MARTIN, }
 SAINT-AUBIN, LEROUX, CASTELIN } de la Division des Etudes
 PARADIS, VEILLET, ROUSSEL : de la Division du Service Général

Présidence de Monsieur DEMAUX
 Chef de la Division de l'Entretien

Remise en état des voies après bombardement - Lors de bombardements récents, les autorités d'occupation ont estimé dans certains cas que les voies coupées et avariées n'avaient pas été remises en état avec assez de célérité. Il est rappelé à ce sujet que les services de surveillance allemands doivent avoir connaissance des prévisions de réparations et être directement intéressés au programme des remises en état.

C'est d'abord le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation qui est qualifié pour proposer à l'U.A.B. compétente, et discuter avec elle, après qu'il a consulté ses collègues de la Voie et du Matériel et Traction, le programme du rétablissement de la circulation et des installations. C'est ensuite le Chef d'Arrondissement de la Voie qui, prenant en mains les remises en état des installations fixes, est désigné pour représenter, à ce titre, la S.N.C.F.; c'est avec lui, en particulier, que les U.A.B. pourront en permanence étudier et discuter les dispositions prises pour permettre les réparations nécessaires.

Le Chef d'Arrondissement pourra, dans chaque cas d'espèce, désigner un fonctionnaire sous ses ordres pour le remplacer, mais cette disposition devra être portée à la connaissance du Chef de l'U.A.B..

Ainsi, à chaque instant, et depuis le début des événements, le Chef de l'U.A.B. saura à qui il doit s'adresser.

Soins donnés par nos agents à leurs familles dans des cliniques - L'attention de M. le Directeur a été attirée sur ce que des agents, même de situation très modeste, font soigner leurs familles dans des cliniques où les prix qui leur sont réclamés sont de beaucoup supérieurs à ceux des hôpitaux.

C'est ainsi que, dans un cas d'espèce très récent, un agent a engagé, pour une intervention de moyenne importance, une dépense qui représente près de 4 mois de son traitement.

Il convient, à ce sujet, de mettre les agents en garde contre le risque qu'ils courent en engageant des dépenses hors de proportions avec leurs moyens, alors qu'ils ont la

*Travaux
Sivers.
Remise en état des
installations et Reconstruction
Dossier Spécial*

*Orgl châté
Conférences
Jugé de la voie
Munich de PV de
Conférences
G 4264*

CHASSER

possibilité de faire soigner les membres de leurs familles dans les hôpitaux où les malades sont mis entre les mains de spécialistes très avertis dont la compétence n'est pas discutée.

Travaux dans les gares, suite à un dérangement accidentel - Demande écrite d'autorisation de travaux - Comme il a été précisé par la note aux Chefs d'Arrondissement du 25 mars 1913 rappelée le 9 février 1943, il ne faut entreprendre aucune réparation aux installations de sécurité, suite à un dérangement accidentel, sans avoir demandé et obtenu au préalable, par écrit, l'autorisation du Chef de Gare ou de son représentant.

Or, des instructions nouvelles particulières au Service Ex. permettent au Chef de Gare de laisser effectuer ces travaux de réparation sous le simple couvert de la consigne permanente du poste ou de la consigne provisoire établie à l'occasion du dérangement pour l'aiguilleur.

Les agents du Service V.B., auxquels d'ailleurs ne s'adressent pas les instructions précitées, n'ont pas à entrer dans cette voie, et doivent dans tous les cas continuer à adresser une demande écrite. Des vérifications, par sondage, devront être faites sur la stricte application de cette règle et des sanctions très sévères devront être prises contre ceux qui ne s'y conformeraient pas.

D'autre part, il conviendra de signaler au Chef de la Division de l'Entretien les difficultés qui se présenteraient du fait que certains Chefs de Gare se refuseraient à délivrer les autorisations écrites demandées, sous prétexte qu'elles ne sont pas nécessaires d'après les instructions en vigueur au Service Ex.

L'Ingénieur, Chef de la Subdivision
de l'Entretien,
Secrétaire de la Conférence

"HENRIQUET"

Zeibis

S.N.C.F.

COPIE

ML

Service central des
Installations fixes

Personnel

10 MAI 1943

VR: N° 266 C du 24 avril

note

15 MAI 1943

Viv 81 110 - 1

Barraux

Obj. N° Divers

Monsieur le Chef du Service

de la Voie et des Bâtiments de la

Région de l'OUEST

*Remise en état des installations
et reconstructions - Dossier 2 al*

Suite à votre lettre rappelée en marge.

Je vous confirme, ainsi que l'indiquait ma lettre
Viv n° 75000 I/439 du 24 avril, que la décision prise
le 8 avril par M. le Directeur Général en ce qui
concerne le paiement des heures supplémentaires, ne
concerne que les réparations consécutives aux
destructions.

LE DIRECTEUR

Signé : PORCHEZ

Copie à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments de la Région de l'EST, du NO-D, du
SUD-OUEST, du SUD-EST,
à titre d'information

10 MAI 1943

LE DIRECTEUR

11 MAI 1943

M. Sengier

M. Mureau

15/5 M. Sengier R
13 MAI 1943

est on

*Les retours à M. Paa
après avoir pris note.*

Il clatter

19/5/43 Chef de la subdivision
de la Voie

Décalque à Monsieur PEPPERKORN

Carie d M. CHATEL

Minute

21 MAI 1943

NORD-TRAVAUX	
Service Central	
4/6 1943	
Rég. C	Pièce
N° 4451	28

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments

à Monsieur le Directeur du Service Central
des Installations Fixes

VB/N 01 30/2071

Remise en état des
installations
à la suite de
destructions éventuelles

-:-

Suite à vos lettres Vz 24890-14 du 24 Avril - Vz 67140 4/6 du 27/4, Vz 67140 4/8 du 31 30 Avril et à la Conférence tenue à votre Service Central le 3 Mai dernier. *de l'ordre*
vous m'avez adressé le PV de l'ordre Vz 67140 4/17 du 22 mai
Veuillez trouver ci-annexé :

- 1°- un état des groupes de secours mobiles et fixes dont nous disposons sur la Région pour alimenter en énergie électrique les diverses installations, en cas d'arrêt de la fourniture normale par nos postes de transformation ou par les secteurs
- 2°- un état des transformateurs disponibles qui seraient susceptibles d'être utilisés pour fournir une puissance d'au moins 10 KVA sous 10 000 volts.

Pour ce qui concerne :

- a) la réparation des lignes de distribution tant aériennes que souterraines, nous disposerons, une fois satisfaites les diverses commandes lancées, d'un matériel suffisant.

Pour ne pas être pris de court, il conviendrait toutefois de faire activer la fourniture de câbles nus en aluminium ayant fait l'objet de nos demandes ci-après :

- 1°- au Service des A.C.M.
N° 64 du 19 janvier 1943 (Cde 28 R 60466 ad Centre de distribution des 1/2 produits qui l'aurait passée à T.L.H.)
- 2°- à votre service
N° 50/1317 du 13 Mars 1943 (votre demande d'achat N° II73 du 7-4-43 au Service A).

- b) l'alimentation des gares, dépôts et ateliers, nos postes de transformation de gares et de dépôts disposent sur place d'une unité de réserve complète (transformateur, disjoncteur, sectionneur). En cas de besoin, ces unités pourront très rapidement être retirées pour reconstituer un poste démoli.

.....

CHASSE

Il ne semble pas intéressant de les déposer pour les concentrer en certains points où un coup malheureux risquerait de les anéantir d'un bloc, et où, indépendamment de ce risque, il serait à craindre que, par inaction, les huiles isolantes dont ils sont garnis, ne s'hydratent et n'empêchent leur utilisation immédiate en cas de besoin.

Tout au plus conviendrait-il de mettre à l'abri celles de ces unités qui se trouvent situées dans les postes les plus exposés, le long de la côte. Nous allons entreprendre ce travail.

Par ailleurs, nous avons déjà entrepris la dépose des commutatrices de réserve installées dans les sous-stations alimentant les ateliers, voitures et wagons d'Hollesmes, Tergnier et Longueau. Il s'agit là d'appareils spéciaux à petit nombre d'exemplaires et situés dans des lieux particulièrement visés.

c) Postes d'alimentation des installations de signalisation sur les lignes non électrifiées.

La Région du Nord ne possède, dans ce domaine, que les postes de Paris St-Auge, St-Denis 1 et St-Denis 2.

Il n'est guère possible, à Paris-St-Auge, d'envisager le démontage des installations existantes.

En cas de destruction de ce poste, le secours pourrait être assuré, en premier lieu par nos groupes mobiles sur wagon, et ensuite par le matériel qui serait prélevé à St-Denis 1 et 2 où toute l'installation d'alimentation nécessaire existe en double.

Pour St-Denis 1 et 2, les sous-stations se prêtent secours mutuellement, ce qui résout le problème.

Quant aux postes à pouvoir, nous disposons partout d'un groupe électrogène de secours. En outre, nous disposons à St-Guen d'un groupe mobile sur wagon et de quelques groupes fixes en réserve. Ce matériel est repris à l'état N° 1.

d) Protection du matériel.

L'expérience a prouvé que des chutes de bombes à proximité des postes n'ont guère occasionné de dégâts appréciables aux transformateurs, même en cas d'effondrement partiel de la toiture des postes. Il suffit de protéger les appareils contre les éclats, ce que nous avons réalisé dans toute la mesure du possible, au moyen de murettes en maçonnerie édifiées devant les ouvertures des postes.

e) Grands centraux téléphoniques

Les batteries d'accumulateurs et redresseurs de charge de ces installations se trouvent placées dans des locaux attenants aux centraux, et il est fort à craindre que, lors de la destruction de la batterie d'accumulateurs, le central tout entier ne soit également détruit.

Si, cependant, il n'en était pas ainsi, nous pourrions assurer le service par des batteries prélevées en magasin et dont la charge serait assurée en première urgence par nos groupes sur wagon. Mais la meilleure solution consisterait, dans les installations par trop importantes, à installer un standard à batterie locale.

16 19.5 A

Nombre	Service	Point d'attache	Equipement	Nature du courant produit	OBSERVATIONS
<u>I - SUR WAGONS</u>					NORD-TRAVAUX Service Central
1	V.B.	St-Ouen-les-Docks	1 groupe moteur à essence 25 cv dynamo alternateur	continu 110v ou triphasé 115/230 v	7/61943
1	V.B.	"	1 groupe moteur à essence 25 cv dynamo	continu 110v	Rép. C
1	V.B.	"	1 groupe thermique moteur à essence 25cv dynamo 110/160v		N° 4451
			1 gr. convertisseur moteur triphasé 25cv dynamo 110/160v	continu 110/160v	Pièce 28
			1 groupe moteur continu 5 cv dynamo 28/41v	continu 30/40v	
			1 batterie 110/160v		
			1 " 30/40v		
1	V.B.	"	1 cabine de battage avec transformateur de 30 KVA (5000v ou 10000v ou 15000v)	transforme HT en triphasé 125/220 v	en cours de montage
1	V.B.	"	1 groupe transformateur commutatrice de 220 KVA	transforme H.T. 15000v en continu 240 v	-d°-
1	M.T.	Le Bourget	1 groupe Diésel alternateur 180 KVA	triphase 125/220v ou diphasé 130/240v	
1	M.T.	Amiens	-- d° --	triphase 125/220v	
1	M.T.	La Chapelle	T.A.R. 380 - 250 KVA	triphase 220v	
<u>II - SUR CHARIOT OU CHASSIS</u>					
1	V.B.	Paris	Groupe sur chariot: essence 10 cv dynamo	continu 115/130v	
1	V.B.	Ermont	Groupe sur chariot : essence 10 cv dynamo	continu 115/130v et 24/30v	
1	V.B.	Amiens	Groupe sur chassis : essence 6 cv alternateur	monophasé 110v	
1	V.B.	Arras	-- d° --	-- d° --	
1	V.B.	Paris	{ 1 commutatrice 2,5 KVA	monophasé 120 ou 220v	{ La commutatrice de chaque est alimentée par la dynamo du groupe bouillottes (tirefoane)
1	V.B.	St-Quentin	{ + 1 autotransformateur	monophasé 120v	
1	V.B.	Lille	{	monophasé 120v	
1	M.T.	Paris	Groupe sur chassis essence alternateur 40 KVA	triphase 115/200v	
1	V.B.	St-Ouen-les-Docks	Groupe s/chassis essence 25 cv dynamo	continu 115v	
1	V.B.	"	Groupe s/chassis essence 3 cv 5 dynamo	continu 115v	
1	V.B.	"	Groupe s/chassis essence 3 cv 5 dynamo	continu 115v	

Groupes fixes de secours

Gares	Composition	Courant produit	Utilisation
La Chapelle-Dépôt	Diésel alternateur	Diphasé 120/240v	Dépôt
Amiens-Dépôt	Diésel 100 cv - Alternateur	Triphasé 3 f. 200v	Dépôt Cabines 3 et 4
Le Bourget	Diésel 120 cv - Alternateur	" 4 f. 125/220v	Groupe pair du Bourget
Coudeskerque	Diésel 200 cv - Alternateur	" 4 f. 125/220v	Dépôt
Faragnier	Diésel 160 cv Alternateur	" "	Dépôt et signalisation
Iaen	"	" "	Dépôt
Hirson	"	" "	Dépôt et signalisation
Longueau	"	" "	"
Lens	"	" "	"
Somain	"	" "	"
Béthune	"	" "	Dépôt
Aulnoye	"	" "	"
Lille-Délivrance	"	" "	"
St-Denis s/st N°1	Moteur essence 40 cv - Dynamo	Continu 110/160v	Signalisation
St-Denis s/st N°2	"	"	"
Paris St-Ange	" 50 cv	"	"
Lille-Délivrance	Moteur essence 40 cv - Alternateur	Triphasé 125/220v	Enrayage
Les Joncherolles	" 15 cv "	Monoph. 125 v	Signalisation
Bâtiments d'alimentation des cabines électriques		Continu 110/150v	Signalisation
38 groupes dont 27 dans la H.W.D. Paris			
Usines élévatoires : 74 groupes moto-pompes			Pompage
dont 33 dans la H.W.D. Paris			
et 41 d° Lille			

2 commutatrices provenant : 1 d'Hellemeux (10.000v)
1 de Longueau (15.000v)

sont en cours de démontage pour
mise en réserve à Saint-Ouen.

7/6 1943

N° 4481

Pièce

28

ANNEXE

E T A T

des transformateurs triphasés 10.000 volts disponibles au Magasin
de SAINT-QUEN-les-DOCKS

Constructeurs	Numéros de fabrication	Puissance en KVA	Tensions primaires	Tensions secondaires	Périodes
C.E.M.	14 982	20	9 800v	220v	50
Gramme	712	50	10 000v	220v	50
Gramme	713	50	10 000v	220v	50
Gramme	714	50	10 000v	220v	50
Sécherre	107 501	20	8000/9000/10500v	225v	50
S.A.C.M.	21 653	30	9 800v	115v	50
C.E.M.	16.363	10	10 000v	215v	50

Déclarer à M. Piffarey
Copie à M. Henriquet pour A
Copie à M. Niquist

15 JUIN 1943

V. BN d. 32/2071

Remise en état des installations
à la suite de destructions
matérielles

Minute

31/5

M. M. Gille
Adine
Hazebronef

22 JUIN 1943
Rég 5
4451 30

Beauvais
Remise en état des
installations et
reconstruction
(Bonne fin de l'année)

Il y a lieu de mettre à l'abri, dans la mesure du possible, les appareils inutilisés ou attendant la résève des postes de transformations situés dans les zones particulièrement exposées aux bombardements ~~ou susceptibles de l'être~~.

Si les besoins de l'exploitation, dans les circonstances actuelles, ne s'y opposent pas, veuillez retirer au Magasin de St Omer ^{les dpts} les transformateurs indiqués ci-dessous avec leurs disjoncteurs H.T.

Pour les transformateurs montés sur chariots, vous retirerez également ces derniers avec leur appareillage.

M^r Gille

Le triport 1 transformateur de 50 KVA
Eu 1 " de 18 "
Lecques 1 " de 50 "

M^r Adine

Calais Ville 1 " de 100 "
Calais Viage 1 " de 50 "
Calais Rivière Neuve 1 transformateur de 50 KVA
Capelle Caudeluque 1 " 25 "
Dunkerque M^{me} (P^t noir) 1 " 15 "
Dunkerque M^{me} R^{lt} 1 " 50 "
Dunkerque Dunes 1 " 50 "
St Pol sur mer 1 " 50 "
Caudeluque Dépôt 1 " 200 "
Hazebronef 1 " 100 "

M^r Hazebronef

Boulogne Gare 1 " 100 "
Boulogne Dépôt 1 " 100 "
" " 1 " 50 "

Le démontage des appareils sera effectué par le personnel spécialisé rattaché à la subdivision de l'Entretien et de la Surveillance. Vous demanderez son intervention à M. Henriquet.

Les dépenses seront imputées ^{au compte de} l'Entretien courant.

Le Chef de la Division de l'Entretien

by [Signature]

M. Leclercq
à signer l'expédition

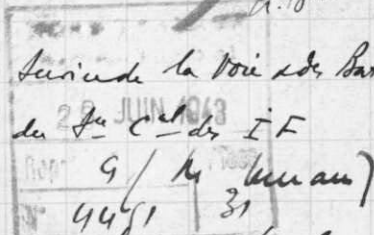
43

Copie de la. Marché
Fockem) 18/6/43 Paris, 18^e JUIN 1943
4. Années
R. Brunant

VBN/17

MINUTE

Le Chef du Service de la voirie de Paris
à M. le Directeur du 4^e C^o de IF



Reconstitution

Vous m'avez demandé, le
21 mai, de vous faire connaître
les prévisions de dépenses de
reconstitution des dommages
survenus avant l'armistie de
1940, résumés en :

- 1^o travaux exécutés jusqu'au 1^{er} mai 1943,
- 2^o travaux ^{restant} à exécuter après le 1^{er} mai 1943,

et classés suivant les articles
du budget.

Veuillez trouver ci-joint
un tableau donnant ces
renseignements.

4451 31

3761 MINC. 4. 1943

Travaux
Dommages
Revenir en état des installations
et reconstituer

29 JUIN 1943

4451 37

Articles du budget		Dépenses comptabilisées au 1 ^{er} mai 1943		Travaux et dépenses restant à faire après le 1 ^{er} mai 1943	
Recons- truction	(Art.33 - Mobilier et Outillage...:	7 741 000 ^f		940 000 ^f	
	34 - Voie	27 390 000		4 750 000	
	35 - Ouvrages d'art	332 281 000		54 740 000	
	36 - Signalisation	48 207 000		8 306 000	
	38 - Matériel fixe des gares:	2 601 000		537 000	
	39 - Installations hydrauliques:	3 789 000		1 066 000	
	40 - Bâtiments	33 824 000		68 904 000	
	41 - Logements	4 964 000		3 255 000	
			460 797 000 ^f		142 498 000 ^f
Dommages de guerre	(Art.42 - Mobilier et Outillage...:	2 462 000 ^f		1 720 000 ^f	
	43 - Bâtiments	42 862 000		111 812 000	
	44 - Logements	38 229 000	83 553 000	25 530 000	139 062 000
	46 - Dépenses diverses de guerre	4 340 000	4 340 000	5 200 000	5 200 000
	Art.45 - Approvisionnements	8 410 000	8 410 000	380 000	380 000
			557 100 000		287 140 000

844 240 000 Fra

NOTA - Les chiffres ci-dessus ne comportent pas les frais généraux qui sont appliqués seulement lors de la préparation des mémoires.

Destructives antérieures à l'Armistice (juin 1940)

ANNEXE

29 JUIN 1948

Articles du budget		Dépenses comptabilisées au 1 ^{er} mai 1943	Travaux et dépenses restant à faire après le 1 ^{er} mai 1943	
Reconstruction	Art. 33 - Mobilier d'outillage	7.741.000 ⁺	940.000 ⁺	
	34 - Voie	27.390.000	4.750.000	
	35 - Ouvrages d'art	332.281.000	54.740.000	
	36 - Signalisation	48.207.000	8.306.000	
	38 - Matériel fixe des gares	2.601.000	537.000	
	39 - Installations hydrauliques	3.789.000	1.066.000	
	40 - Bâtimens	33.824.000	68.904.000	
	41 - Logemens	4.964.000	3.255.000	142.498.000
		460.797.000		
Dommages de guerre	42 - Mobilier d'outillage	2.462.000	1.720.000	
	43 - Bâtimens	42.862.000	111.812.000	
	44 - Logemens	38.229.000	25.530.000	139.062.000
	46 - Dépenses diverses de guerre	4.340.000	5.200.000	5.200.000
	45 - Approvisionnement	8.410.000	380.000	380.000
		557.100.000		287.142.000
			844.240.000 ⁺	

Nota - Les chiffres ci-dessus ne comportent pas les "Frais généraux" qui sont appliqués seulement lors de la préparation des mémoires.

à la demande. *surcote*

Le Comité Central de EF (la demande)

demande que nous parviens à l'apprécier et
par approbation.

29 JUN 1943
RAB
9
4451 31

2 la Prévision et l'état actuel
du total des dépenses de reconstruction
et dommages de 1940 - pour ce
que les dettes avant l'armistice
de 1940 en tenant

avant ^{jusqu'} novembre 1942 (1^{er} mai)

avant : encaissements après 1942

dep. à classer selon 4 rubriques
du budget.

2/5 avant à faire rapidement
la estimation après

24/5/43
C. M. L. ch. A

~~Xm~~ ~~Gril~~

Mr. *huc*

Q

pour votre service

pour renseignements à l'urgence
je fais retour les dépenses jusqu'au 1^{er} mai 1943 en la Cour
des comptes m'indiquant les dépenses effectuées avant le 1^{er} mai 1943
à exécuter ou à comptabiliser après le 1^{er} mai 1943

Ces renseignements seront à classer dans l'ordre
des articles de la nomenclature indiquée à l'annexe
n° 1 de la circulaire n° 8 (tenue en 18 juillet
1941) pour classification de l'installation en
service. Série Administrative Sous série.
Comptabilité n° 16.

Décalquer à la fin de la feuille
Fogden

2

29 JUIN 1943	
9	1000
4451	31

M. MERCK (M. MERCK),

Le Service Central des Installations Fixes (S. Lennier) deserte que nous
faisons très rapidement et par approximation :

la prévision à l'heure actuelle du total des dépenses de reconstitution
de dommages de 1940, pour ce qui a été détruit avant l'armistice de 1940
ou au début :

travaux exécutés jusqu'en 1943 (1^{er} mai)

travaux à exécuter après 1943

dépenses à classer selon les rubriques du budget.

travail à faire rapidement par estimation approchée.

21 mai

SURVEILLANCE

M. de Chaumont

Paris, le 24 Mai 1943

COPIE à M. L. Les CHIFFRES d'AMORTISSEMENT

CHIFFRESCHIFFRESCHIFFRES

pour renseignements d'urgence.

Je fais relever les dépenses jusqu'au 1^{er} mai 1943 au Service de la Compta-
bilité. Vous aurez à m'indiquer pour votre service les travaux imputables aux
séries SD, SDCT, SDG, SAS avec leur valeur restant à exécuter ou à comptabiliser
après le 1^{er} mai 1943.

Ces renseignements seront à classer dans l'ordre des articles de la nomencla-
ture indiquée à l'annexe n°1 de la circulaire n°8 (tirage du 16 juillet 1941)
pour l'application de l'instruction de service Série Administrative sous-série
Comptabilité n°16.

Monsieur Merck -

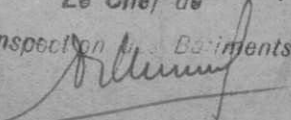
"Merck"

Néant en ce qui concerne l'Inspection des Bâtim.

Le Chef de

26/5/43

l'Inspection des Bâtim.



V.B./N. va²
S.E.S.

AMIENS, le 15 Juillet 1943,

17 JUIL 1943	
G	2071
N°	4451 32

Monsieur le Chef de la
Division de l'Entretien,

Remise en état des
installations à la
suite des destruc-
tions éventuelles.

Ser	Erarans
Sub. N°	Divers

*Remise en état des installations
et reconstruction
Dossier général*

Suite à votre lettre V.B./N.
dl 32/2071 du 15 courant, les besoins
de l'Exploitation ne s'opposent pas
au retrait et à l'envoi au magasin de
St-Ouen d'un transformateur dans cha-
cun des postes de transformation ci-
dessous désignés :

Eu, (18 KVA),

Le Tréport et Serqueux (50 KVA),

Je demande à M. HENRIQUET de vou-
loir bien faire effectuer le démonta-
ge de ces appareils par son personnel
spécialisé.

/ L'Ingénieur de la Voie,

A. Lussier

VOIE BÂTIMENTS	NORD
16 JUIL 1943	
SECRETARIAT	

M. Vigier 17-7

M. Pfefferkorn 16-7

De

19/7

Servant

CLASSER

le 17/7

a noter au creux

sur le registre

dépense

*Pris note et
renvoyé au classement*

21 JUIL 1943

20/7/43
W. I.

*Travaux
Soudés
Tenue en état des
installations et reconstruction
Dossier général*

*Conférence des
chefs de service de la voie
du 19 janvier 1944*

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
22 MAI 1944	
N° 6157	Pièce 33 ^{bis}

Réparation des destructions.-

M. PORCHEZ expose l'évolution de la question dans les dernières semaines et la position prise, tant par les Autorités d'occupation que par le Ministre, pour les travaux de la zone Sud.

Il donne lecture de la lettre adressée le 18 janvier par M. le Président FOURNIER au Ministre et commente cette lettre.

Il attire l'attention des intéressés sur l'importance de la question.

Parallèlement, il est demandé aux Régions d'examiner si, en zone nord, les moyens dont disposent actuellement les services sont toujours suffisants pour permettre une intervention rapide en cas de destruction ou d'actes de sabotage. M. PORCHEZ commente la note qu'il vient d'adresser aux Régions à ce sujet et qui les invite à faire très rapidement le tour de la question pour s'assurer que tous les moyens (main-d'œuvre, moyens de transport, matériel, trains-parcs) sont suffisants pour faire face aussi bien à la remise en état des voies qu'à celle des ouvrages d'art, des installations de sécurité, des caténaires, etc. Les Régions signaleraient sans tarder les insuffisances qu'elles seraient ainsi amenées à constater.

M. PORCHEZ insiste à nouveau très vivement pour la mise en route immédiate des travaux de réparations de destructions, et pour que les Chefs de Service se tiennent personnellement au courant de ce qui se passe et renseignent le Service Central des Installations fixes. Comme il l'a déjà dit à la réunion précédente, il est du plus grand intérêt d'établir de suite, avec les Services parallèles et avec les Autorités allemandes, un programme de réparations.

*original classé
Conférences
Sous-chef de travaux
Conférences des chefs de
service V.B (IF).*

G. 6150

CLASSÉ

S.N.C.F. - V.B. - Nord	
8 MARS 1944	
R.D. G	11533
N° 61/4	24

N° 1269

CONFERENCE DES INGENIEURS DE LA VOIE

Séance du 26 janvier 1944

Etaient présents :

MM. CAMBOURNAC

Directeur

GUILLAUME

: Chef du Service de la Voie et des Bâtiments

DEMAUX

: Chef de la Division de l'Entretien

VIGIER

: Chef de la Division des Etudes

MESEMAECKER

: Chef de la Division du Service Général

LECLERCQ, HERRIQUET, WAGNON,)

GUERBER, PILLE, HARDY, ADINE,)
de VILLELE, WARMIEZ.)

de la Division de l'Entretien

MARTIN, POINTIN, WIDMAN)

THOUVENOT, CASTELIN.)

de la Division des Etudes

PARADIS, VEILLET, ROUSSEL

: de la Division du Service Général

Présidence de Monsieur CAMBOURNAC, Directeur

Circulation des trains -

M. le Directeur attire l'attention de tous les dirigeants sur la situation générale de la Région.

Malgré une diminution considérable du trafic voyageurs et marchandises français, la circulation est et demeure très mauvaise sans qu'on aperçoive les symptômes d'un rétablissement. Or, il ne faut pas oublier que le service allemand jouissant de la priorité absolue, c'est le trafic français, et le trafic français seul, qui souffre de la situation présente et des restrictions de transport.

Il est indispensable que le Service V.B. coopère à l'effort de la Région du Nord en prenant toutes les mesures nécessaires pour réduire au minimum la gêne qu'il peut occasionner aux trains.

Il faut donc être extrêmement circonspect en matière d'ouverture de chantiers causant la moindre gêne aux trains.

Il y a lieu de mettre tout en oeuvre pour réduire la durée des incidents de voie et de signalisation ainsi que la durée des travaux - réparations d'actes de sabotage compris - nécessitant des ralentissements.

Conformément aux prescriptions de la note du 25 novembre 1943, il convient également de relever les taux de ralentissement pour travaux aussitôt que la situation le permet.

Enfin, il faut réduire au minimum les transports V.B., puisque aussi bien les wagons V.B. prennent dans les trains des places qui ne sont plus libres pour les wagons du commerce.

Fermeture à clé des sous-sols des postes d'enclenchements -

En conférence des Ingénieurs de la Voie du 4 mai 1921 (N° 1076) il a été prescrit de généraliser la fermeture à clé des sous-sols de tous les postes d'enclenchements en service.

La lettre du 9 mars 1922 à M. JAVARY, dont copie a été adressée aux Services locaux le 11 mars 1922, a confirmé cette prescription - une clé de secours, placée et plombée sur un panneau situé à l'étage de l'aiguilleur restant toutefois à la disposition du Service de l'Exploitation, pour le cas où un fait imprévu obligerait un agent de ce service à pénétrer dans le sous-sol.

L'expérience montre que cette prescription est quelquefois perdue de vue et il peut en résulter de graves inconvénients.

Il est, en conséquence, rappelé aux Chefs d'Arrondissement qu'ils doivent impérativement tenir la main à ce que :

1°) les portes donnant accès aux salles de relais, bâtiments d'alimentation, sous-sol et dépendances de tous les postes, soient constamment fermées à clé pendant les périodes où les agents du Service V.B. préposés à l'entretien et au contrôle ne travaillent pas dans ces locaux mêmes;

2°) les clés de secours placées à l'étage de l'aiguilleur soient bien munies du plomb réglementaire dans les conditions prévues à l'Instruction de Service, Série Etudes, Sous-Série Signalisation N° 8 du 5 octobre 1940 et replombées dans un délai minimum dès que les nécessités de service en ont amené accidentellement le déplombage;

3°) les agents d'entretien et autres agents du Service V.B. de tous grades veillent - comme les aiguilleurs - à ce qu'aucun agent étranger au service du poste ou au service de contrôle V.B. ne pénètre ou ne cherche à pénétrer dans les sous-sols ou dépendances des postes d'enclenchements, bâtiments d'alimentation ou sous-stations.

Campagne de révision des voies -

M. GUILLAUME recommande que là où l'exécution des travaux d'entretien des voies de service est en avance et si la température le permet, on entreprenne la R.I. et la R.R. en voies principales avant le 1er mars, date habituelle de départ pour ces travaux.

La pénurie de matériaux de voie exige, d'autre part, que leur emploi soit réduit au minimum.

L'Ingénieur, Chef de la Subdivision
de l'Entretien

Secrétaire de la Conférence

HENRIQUEL

S.N.C.F.

Service Central des
Installations

Mesures à prendre en
vue de la réparation
des destructions.

Vtv .T X 29

3/8

Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments
de la Région du Nord

Je vous adresse ci-joint, 2 exemplaires
d'une "note sur la réparation des dégâts après
bombardement" qui a été rédigée et diffusée
il y a quelque temps, avec succès, par une
région.

Les mesures prévues par cette note
ayant donné toute satisfaction, je vous prie
de vous en inspirer en vue de compléter, le
cas échéant, les directives déjà données à
vos Services d'exécution.

Annexes :
Note en 2 ex;

(Copie annexes)

12 FEV 1944

M. Simon

14/2/44

M. Lelong

M. Rax

Clam

21/4 46

LE DIRECTEUR

on forme y publie
la prochaine ex
il faudrait sans doute y
avoir un exemplaire 2.0

Tail
21/2/44

ANNEXE

NORD - BR N	
S. 1001	
- 4 MAI 1944	
Exp. G.	Yves
61cy	34

NOTES

sur la réparation des dégâts après bombardements

L'expérience acquise à la suite des bombardements récents de grands centres de la Région permet de préciser dès maintenant un certain nombre de mesures qu'il faut envisager à l'avance pour l'organisation méthodique des chantiers éventuels de réparation des dégâts.

1° - PLAN D'ALERTE

A établir pour les centres importants dont on peut envisager le bombardement éventuel.

La première question qui se pose pour le chef d'Arrondissement aussitôt après la fin du bombardement, c'est celle de la consistance des dégâts.

Il a besoin de connaître l'importance et la nature de ceux-ci pour décider sans aucun retard, des moyens à mettre en oeuvre pour entreprendre immédiatement les réparations et les exécuter rapidement.

Or, toujours les relations téléphoniques sont coupées et ce moyen de communication manque aux agents intéressés: chef de section, de district, contrôleur du SE, etc., pour renseigner leur chef et à celui-ci pour leur donner ses instructions.

D'où la nécessité de prévoir à l'avance un plan d'intervention immédiate et automatique, à la fin du bombardement, des éléments intéressés à la reconnaissance et à la réparation des dégâts.

Ce plan, pouvant comporter 3 échelons :

le 1er, échelon de reconnaissance - intervention dans tous les cas de bombardement et quelle qu'en soit l'importance.

le 2ème, échelon d'exécution, constitué en principe par les entreprises et agents locaux, mis en chantier immédiatement par leurs dirigeants habituels.

le 3ème, échelon d'exécution, constitué par des renforts mis en oeuvre à la diligence du Chef d'Arrondissement, en accord avec l'U.A.B. si possible : entreprises et agents de l'extérieur, main-d'oeuvre recrutée auprès des Autorités locales, concours des services voisins, etc..

2° - ECHELON DE RECONNAISSANCE

constitué par un certain nombre d'agents désignés à l'avance : chef de section, chef de district, piqueurs, contrôleurs du SE, contrôleur des Eaux - tous ces agents se rendent dans le moindre délai, après le bombardement, à un lieu de rendez-vous fixé à l'avance, pour recevoir

-3-

chef de Section, des instructions sur la zone qu'il aura à reconnaître.

Les renseignements essentiels que l'intéressé doit recueillir en cours de sa reconnaissance sont notamment :

- A - Réponse approximative des points d'impact des bombes.
 - 1^{er} bombes explosées.
 - 2^{es} bombes non explosées.
- B - Directions approximatives des entonnoirs pour déterminer le cube de remblai nécessaire.
- C - Nombre des wagons à relever par le Service du Matériel et de la Traction et indication succincte de leur état.
- D - Longueur de voie à remplacer à chaque point.
- E - Caractéristiques de l'appareil avarié et consistance approximative de l'avarie.
- F - Indications utiles concernant les égouts, conduites d'eau ou électriques, etc...
- G - Indication sommaire de l'importance et de la nature des avaries de ponts, bâtiments, postes d'enclenchements, halle, magasins, ateliers, etc...

Pour faciliter la tâche des agents de reconnaissance, chacun doit détenir, à l'appui de la consigne visée ci-dessus, un extrait de plan à l'échelle de 1/1000 de la zone qu'il doit reconnaître et des tableaux dont modèles ci-joints.

Pour les installations de signalisation et de téléphonie, c'est le contrôleur S.T.S. de la section qui doit prendre en main les questions de reconnaissance.

Tous les agents de l'entretien de la zone présumée bombardée et les chefs et sous-chefs de l'W.T. doivent avoir reçu une consigne leur enjoignant de venir dès la fin du bombardement, prendre les ordres du contrôleur S.T.S; le lieu de rassemblement doit être indiqué.

Chacun de ces agents va vérifier l'état des installations de son secteur et doit rapporter à son contrôleur tous les renseignements nécessaires sur l'importance des dégâts (modèle n° 5).

Le contrôleur S.T.S. utilisera les agents dont les wagons n'ont pas été atteints pour aider leurs collègues et pour faire les vérifications des installations téléphoniques.

Après avoir rendu compte au contrôleur S.T.S. des constatations faites et de la répercussion des dégâts sur le fonctionnement des installations, les agents S.T.S. repartent sur le terrain pour dresser l'inventaire du matériel nécessaire (modèle n° 6).

....

Dès l'établissement de la liste générale du matériel nécessaire, celle-ci est communiquée à l'arrondissement qui alerte le Service Régional pour le matériel qui lui fait défaut.

Pour l'alimentation en eau, une équipe doit être prévue qui se rendra au lieu de rassemblement dès la fin du bombardement. Suivant les premières indications qui lui seront données par le chef de section, elle opérera tous les sectionnements qui pourraient, à première vue, être nécessaires. Bien tenir compte dans la désignation de ces sectionnements s'il y a ou non incendie.

Aussitôt qu'il a terminé sa reconnaissance et il fait celle-ci le plus rapidement possible, chaque agent se rend auprès de son chef de section. A l'aide des renseignements recueillis, le chef de section établit le relevé général des dégâts ainsi qu'une première approximation du matériel et des matériaux nécessaires, reperte sur un plan au 1/1000 en les numérotant, les points d'impact des bombes explosées ou non explosées et tient le tout à la disposition du Chef d'Arrondissement qui doit établir le programme des réparations.

En attendant ce programme, le chef de section fait entreprendre immédiatement les réparations à l'aide du personnel de l'échelon n° 2, en commençant par celles devant assurer le rétablissement de la continuité des voies principales, sauf toutefois si d'autres travaux n'apparaissent pas comme plus urgents pour réduire, par exemple, les conséquences d'un désordre (incendie, inondations, éboulements, etc.).

3°- PROGRAMME DES REPARATIONS

En possession des renseignements remis par le chef de section et éventuellement de ceux qu'il a pu recueillir lui-même, le Chef d'Arrondissement établit, dans une conférence réunissant tous ses collègues intéressés (Traction, Traction, Matériel), le programme des réparations avec indication de l'ordre de priorité d'exécution.

Ce programme est ensuite soumis à l'approbation du chef de l'U.A.B. et immédiatement mis en application, compte tenu des modifications, conditions ou rectifications qui peuvent être demandées par ce dernier.

Un mémorandum de la conférence comportant éventuellement ces modifications, additions ou rectifications doit être signé, autant que possible, par tous les conférants; il est ensuite notifié à chacun d'eux.

4°- EXECUTION

Le chef d'Arrondissement remet immédiatement le programme des réparations au chef de section, en lui indiquant les mesures qu'il a prises pour l'intervention du 3e échelon d'exécution, la consistance des efforts et leurs heures approximatives d'arrivée, l'approvisionnement des matériaux, la nourriture et le couchage des agents de l'extérieur, etc.

Le chef de section établit alors son plan d'exécution.

1.- il dresse le programme en indiquant les prévisions dans les colonnes des états n° 1 et 2 pour la voie et n° 7 pour la téléphonie et les installations de signalisation.

2.- il constitue, au fur et à mesure de leur arrivée sur les lieux, les équipes de réparation, auxquelles il donne un numéro et qu'il dote d'un chef responsable et de l'encadrement nécessaire.

Tous les renseignements concernant les équipes sont portés sur l'état n° 3.

Chaque chef d'équipe reçoit une fiche du modèle n° 4.

Pour la surveillance des réparations, plusieurs équipes peuvent être groupées sous la surveillance d'un chef de district et un ensemble de groupes d'équipes sous la surveillance et la responsabilité d'un chef de section.

Un agent dirigeant de la localité est chargé de la question des trains de matériaux. Il y a intérêt à demander à l'Exploitation qu'il le mette à notre disposition pendant le temps des réparations un sous-chef de gare pour suivre tout spécialement ces trains de service.

Une permanence doit être établie où chaque chef de district et agent SES pourront obtenir les renseignements qui leur sont nécessaires au cours du travail.

Une conférence réunira tous les jours à la même heure les chefs de district et contrôleur SES qui rendront compte de l'effectif utilisé par leur groupe et du travail effectué, et recevront les ordres pour le lendemain.

5.- ENGINS NON EXPLOSÉS

Une attention toute particulière doit être apportée aux bombes non explosées.

Ces bombes doivent être signalées immédiatement par note écrite à l'U.A.B. en indiquant les voies intéressées. A priori, une bombe non éclatée interdit le passage sur les voies situées dans un périmètre de 15 m. autour de la bombe.

Le passage sur une de ces voies avant l'explosion ou le retrait de la bombe ne pourra être fait que sur l'ordre écrit de l'U.A.B.

Insister pour que les bombes non explosées soient, non pas explosées mais retirées, comme cela s'est fait à Sotteville.

Prendre note de la date et de l'heure à laquelle chaque bombe non explosée est retirée ou explosée. Dans ce dernier cas, prendre note des nouveaux dégâts causés.

6°- RESTITUTION DES VOIES-

Sous indication contraire du Chef d'Arrondissement de l'Exploitation confirmée par le Chef de l'U.A.B., c'est la continuité des voies principales qui doit être assurée en 1er lieu et avec le maximum de moyens.

L'Inspecteur et les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation et de la Voie doivent être avisés par dépêche ou message téléphoné du rétablissement de la continuité des voies et du cantonnement provisoire ou définitif, le cas échéant, au fur et à mesure qu'elle est assurée.

L'intérêt de cette formalité est particulièrement signalé.

7°- TRAINS-PARES-

Lorsque des trains-pares extérieurs à la localité bombardée sont amenés sur place, il y a lieu de se préoccuper de leur lieu de stationnement de jour et de nuit.

Amenés le plus près possible du lieu de travail dans la journée, les trains doivent être envoyés, pour la nuit, en dehors de la zone susceptible d'alerte.

Ces mouvements doivent faire l'objet de demandes précises au Service de l'Exploitation. Tout manquement ou retard apporté à ces mouvements doit faire l'objet d'une démarche immédiate du Chef d'Arrondissement auprès de son collègue de l'Exploitation.

Pour le ravitaillement des trains-pares, il est essentiel de mettre des moyens locaux à la disposition des dirigeants de ces trains. Un moyen de transport (camionnette) est généralement nécessaire. Besoin, demander une réquisition de camionnette à gazogène à la Direction.

En cas d'utilisation de plusieurs trains-pares, il est intéressant qu'un seul agent soit chargé des relations pour l'ensemble des trains-pares avec le ravitaillement général. Il est préférable qu'il soit un agent de la résidence bien au courant des possibilités de la localité.

8°- PERSONNEL DE L'EXTERIEUR

En ce qui concerne le personnel venant de l'extérieur, agents de la S.N.C.F. ou ouvriers d'entreprises, il ne faut faire intervenir celui qui ne peut être amené chaque jour par trains ordinaires, les ouvriers, trains spéciaux existants ou à organiser avec l'Exploitation, que si on dispose des moyens de couchage et de nourriture ou si on a l'assurance de l'U.A.B. que les Autorités allemandes produiront ces moyens.

En cas de difficulté à cet égard, il doit en être référé immédiatement au Service Régional.

9.- DOSSIER BOMBARDEMENT-

Il est recommandé de tenir un journal des réparations. C'est en principe, l'agent de la permanence qui le tient. Il prend en note tous les incidents signalés par les chefs de district (ou dont il a avoir connaissances autrement) qui sont venus entraver l'exécution de la réparation et notamment diminuer le rendement des équipes.

A la fin des opérations, il est constitué un dossier concernant le bombardement comprenant ce journal, le plan des points d'impact, les tableaux mod 1, 2, 3, etc..

Deux duplicatas de ces dossiers devront être établis : l'Arrière-Service, l'un pour l'Arondissement, l'autre pour le Service Régional.

10.- PRECAUTIONS DIVERSES

Il est intéressant que le chef de section ait tout prêt un dossier comportant, en multiples exemplaires les plans au 1/10000 de la gare et les documents concernant le tracé des conduites d'eau, les installations de sécurité et de téléphonie. Ceci en double des documents qu'il possède déjà et spécialement utilisés en cas de bombardement, et reconstitués dès la réparation terminée.

11.- REPARATION DES BATIMENTS -

Dans la période actuelle, il ne peut pas être question de réparer des bâtiments d'une manière définitive. Il faut donc s'en tenir à des réparations provisoires.

Si les dégâts sont importants, le C. A. A. doit demander l'aide d'agents du Service Régional pour l'établissement d'un programme des réparations et du relevé des matériaux à mettre en œuvre.

ANNEXE

REPARATIONS BOMBARDEMENT

NOUVEAU N° N	
Service	
- 4 MAI 1944	
Esp. G	PAGE
N. (Grade)	34

N. _____
(Grade)

est chargé de la direction de l'Equipe N° _____

Cette équipe comprend :

Encadrement

N.	_____	_____
	(nom)	(grade)
N.	_____	_____
N.	_____	_____
N.	_____	_____
N.	_____	_____

Personnel

_____	agents Voie S.N.C.F.
_____	agents Exploitation, Matériel
_____	ouvriers Entreprise
_____	requis civils ou assimilés
Total	_____

Le _____ 1944
Le Chef de Section,

REPARATIONS BOMBARDEMENTS

M. _____
 (Grade) _____
 est chargé de la direction de l'Equipe n° _____

Cette équipe comprend :

Incidement

M. _____	_____
(Nom)	(Grade)
M. _____	_____
M. _____	_____
M. _____	_____
M. _____	_____

Personnel

_____	agents Voie S.N.C.F.
_____	agents Exploitation, Matériel
_____	ouvriers Entreprise
_____	requis civils ou assimilés
Total _____	

Le _____ 1944
 Le Chef de Section,

ANNEXE

MODELE N° 6

NORD - VIETNAM
Service de l'air
1 - 8 MAI 1944
Rég. G. Pige
N° 6184 34 bis

TELEPHONIE ET SIGNALISATION

MODELE N° 6

NOS DES POINTS D'IMPACT

LISTE DU MATERIEL NECESSAIRE

TELEPHONIE ET SIGNALISATION

MODELE N° 5

NOS DES POINTS D'IMPACT

IMPORTANCE DES DEGATS

ANNEXE

NORD - 111 - 11

Service L. 1101

1 - 5 MAI 1944

Rép. G.

Page

N° 6157

84

TELEPHONIE ET SIGNALISATION

MODELE N° 5

NOS DES POINTS D'IMPACT

IMPORTANCE DES DEGATS

NORD	
ESP	
- 2 MAI 1944	
Page (1)	1000
N°	

B

S.N.C.F.
Service Central
des
Installations Fixes

Réparation des
détructions

Programme des
réparations

ANNEXE

14 Février 1944

NORD	1421
Service	
10 MAI 1944	
Rép. (C)	
N° 6152	34

Monsieur le Chef du Service de la Voie
et des Bâtiments de la Région du SUD-OUEST

VR : Sal c 10 a 8/6
du 29 Janv. 1944

Wtv TX 30/82

Suite à votre lettre rappelée en marge.

La demande qui vous a été adressée par le Bbv de Toulouse vise la confection du "programme de réparations". Par lettre Wtv 75 000 - 1/425 du 2.4.43, puis à la conférence du 21.4.43, je vous ai indiqué qu'un tel programme devait être établi, par écrit, par le Chef d'Arrondissement VB, en accord avec ses collègues EX et MT, puis soumis à l'U.A.B. en vue d'obtenir son accord.

En ce qui concerne la consistance de ce programme, je n'ai pas d'objection à ce qu'elle réponde aux directives données par la lettre E N° 41 Bbktr 10 du 20.12.43 de la H.V.D. Paris. Ces directives sont d'ailleurs bien dans la ligne de celle faisant l'objet de la "Note sur les réparations de détructions", dont je vous ai prié de vous inspirer, par lettre TX 29/318 du 11 Février 1944.

Signé : PORCHEZ

Copie pour Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région de l'Est, du Nord, de l'Ouest, du Sud-Est, à titre d'information.

Ci-joint copie de la lettre du 20/12/43 de la HVD

14 Février 1944.

P. le Directeur,
L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Don Cent. de l'Entretien,

Copie à MM. les Ingénieurs de la Voie,
WARNIEZ
SIGRIST
DE CHAUMONT,

pour instructions conformes, comme suite aux indications qui vous ont été données par M. le Chef du Service V.B. à la dernière Conférence.

La note sur les réparations de détructions dont il est fait mention émane d'une autre Région et ne vous a pas été répercutée.

Copie à MM. MEESEMAECKER
PARADIS
VIGIER

16 Février 1944.

MM. HENRIQUET
LECLERCO
WAGNON

TRADUCTION

NOR.	
S...	
- 3 MAR 1944	
Rég. G	PM...
N° 6157	34

COPIE (extrait)

H.V.D. Paris
E 4I Bbktr IO

Paris, le 20/12/43

Objet :

Suppression de destructions
(remise en état d'installations
détruites)

A tous les E.B.D. et Bbv
- à chacun à part -

Lors de la remise en état d'installations détruites par faits de guerre ou actes de sabotage, il y a lieu de fixer à l'avenir, toujours par écrit, le programme des travaux.

Le programme devra comprendre :

- 1°- Nom et grade des agents (allemands et S.N.C.F.) auxquels la surveillance et la direction des différentes sections ont été confiées.
- 2°- Division des différentes sections.
- 3°- Effectif de la main-d'oeuvre répartie sur les différentes sections
- 4°- Fixation des délais d'achèvement des différentes sections
- 5°- Moyens de secours à mettre en oeuvre (grues, etc...)
- 6°- Ordre d'urgence suivant lequel la remise en état devra se faire (voies principales, voies secondaires, etc.) Les voies directes sont à remettre en état en première ligne.

Une copie du programme devra être adressée directement à la H.V.D. (Ref.4I) dès que celui-ci aura été établi.

S WEYHER

~ REMISE EN ETAT DES INSTALLATIONS DE TELEPHONIE ET DE SIGNALISATION ~

TABLEAU N^o

J =

REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N° 7

[illegible]

I.S.G. 1342

(4) TELEPHONIE - ALIMENTATION H.T. (FEEDER, POSTES H.T.) - POSTES - INSTALLATIONS INTERIEURES - INSTALLATIONS EXTERIEURES - CANTONNEMENT -

REMISE EN ETAT DES INSTALLATIONS DE TELEPHONIE ET DE SIGNALISATION

TABLEAU N^o 2

J =

REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N° 7

[illegible]

I.S.G. 1342

(1) TELEPHONE - ALIMENTATION H.T. (FEEDER POSTES H.T.) - POSTES - INSTALLATIONS INTERIEURES - INSTALLATIONS EXTERIEURES - CANTONNEMENT

NORD - 121111	
Service Control	
1 - 5 MAI 1944	
Rép. (1)	Pièce
N° 6057	84

ANNEXE

CONSTITUTION DES EQUIPES

REPARATION BOMBARDEMENT MODELE N°3

[illegible]

(CONSTITUTION DES EQUIPES)

REPARATION BOMBARDEMENT MODELE N°3

[illegible]

ANNEXE

NOM : ...	
- 6 MAI 1944	
Rép. G	Picard
N° 6164	304

INFRASTRUCTURE

TABLEAU N^o _____

J =

REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N°1

[illegible]

INFRASTRUCTURE ~

TABLEAU N^o

J. =

REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N°1

[illegible]

ANNEXE

NORD - TRAVAIL	
Service Control	
- 5 MAI 1944	
Page (1)	Page 34

~ SUPERSTRUCTURE - VOIES ~

TABLEAU N^o

J =

REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N°2

[illegible]

SUPERSTRUCTURE - VOIES TABLEAU N°

J =

REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N°2

N ^{os} DES VOIES	N ^{os} DES POINTS D'IMPACT	NATURE VOIE	DU MATERIEL TYPE	NECESSAIRE APPAREIL	TYPE	RELEVAGE	N ^{os} DE L'EQUIPE CHARGEE DU TRAVAIL	EXECUTION																														OBSERVATIONS
								J+1		J+2		J+3		J+4		J+5		J+6		J+7		J+8		J+9		J+10		J+11		J+12		J+13		J+14		J+15		
								EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	EFFECTIF PREVU	EFFECTIF REEL	
								TOTAUX																														

NOUVEAU
1944
SM
6157 34

N° 304

CONFERENCE de l'ENTRETIEN

Séance du 22 Février 1944

*Travaux divers
Remise en état des
installations et construction
d'ouvrages*

Présidence de M. DEMAUX, Chef de la Division de l'Entretien

Etaient présents :

MM. LECLERCO, WAGON,)
GUERBER, PILLE, HARDY, (de la Division de l'Entretien
ADINE, de VILLELE)
PARADIS, ROUSSEL : de la Division du Service Général

Exécution de travaux en régie à la suite de bombardements ou actes de sabotage.

Le mode de règlement des travaux est tout à fait exceptionnel et ne se justifie que par les circonstances de guerre et l'impossibilité de payer aux prix de série des travaux qui ne sont pas métrables ou entraînent des sujétions très particulières. Ils doivent être contrôlés très strictement à tous les échelons.

a) Ces travaux doivent faire aussitôt que possible l'objet de commandes établies pour le mois en cours.

Pour les mois suivants, si le travail doit se poursuivre, il doit être établi une commande mensuelle qui doit être adressée le 20 du mois précédent au Service Régional.

b) Tous les ouvriers d'entreprises travaillant en régie doivent être inscrits aussitôt leur arrivée sur le chantier, sur une feuille de pointage V 1245 E.

Ces feuilles sont tenues, sous la responsabilité personnelle du Chef de District local, par l'agent S.N.C.F. (piqueur, surveillant, Chef ou Sous-chef de canton) désigné pour surveiller les travaux exécutés par l'entreprise.

Cet agent doit donc, à chaque prise ou reprise de service, pointer les ouvriers absents et les feuilles de pointage doivent toujours être en sa possession sur le chantier même.

c) Le temps porté par cet agent en fin de journée pour chaque ouvrier ne doit comprendre que le temps de travail effectif sur le chantier.

Il doit être indiqué à part :

- 1°- les temps perdus par suite d'alertes aériennes, avec indication des heures de ces alertes;
- 2°- les temps improductifs pour trajets en chemin de fer et délais d'attente qui lui sont indiqués le lendemain au plus tard par le pointeur de l'entreprise;
- 3°- le cas échéant, les heures supplémentaires effectuées pour récupérer les heures perdues pour alertes.

Un nouveau modèle de feuille de pointage V 1245 E permettant d'inscrire tous ces renseignements va être distribué aux arrondissements. En attendant cet imprimé, les renseignements énumérés ci-dessus devront faire l'objet d'attachements journaliers spéciaux sur une annexe aux feuilles de pointage actuelles.

*progr classé
compréhension
sujets de la
feuille de pointage
de l'entreprise
G 54 02*

CH 4 7

L'importance de la tenue correcte des attachements de main-d'oeuvre en régie est formellement rappelée à tous les agents dirigeants du Service V.B. qui doivent s'assurer personnellement, lors de leurs visites des chantiers, que ces documents ne donnent lieu à aucune critique.

Trains-parcs d'entreprises.

Deux trains-parcs d'entreprises ont été constitués : l'un à Creil, l'autre à Amiens. Ces trains ne comprennent présentement aucun agent de direction de la S.N.C.F.; il faut y mettre un Chef de District ou un piqueur pour tenir les feuilles de pointage de la main-d'oeuvre occupée en régie et les attachements des travaux réalisés.

Tous travaux exécutés par les trains-parcs sont en effet finalement réglés aux entreprises par la S.N.C.F., qu'ils soient exécutés pour son compte ou pour les autorités occupantes. Il est donc indispensable de les suivre, tant au point de vue de l'application des règles de l'art, qu'au point de vue comptable.

Approvisionnement en matériaux de voie.

Nos ressources en rails, traverses et menus matériaux, s'amenuisent sans cesse.

Il faut donc se montrer de plus en plus circonspect dans les remplacements, principalement des traverses. Mais, par voie de conséquence, la pénurie des remplacements de traverses réduit les rentrées de vieilles traverses à Moulin-Neuf, qui va en manquer pour la fabrication du charbon de bois, d'où risque d'immobilisation de nombreux engins automobiles.

Il importe donc que toutes les traverses à carboniser retirées des voies soient retournées au magasin de Moulin-Neuf dans les plus courts délais, et les Ingénieurs de la Voie sont invités à y tenir fermement la main.

Vols de bicyclettes.

Les vols de bicyclettes S.N.C.F. deviennent de plus en plus nombreux et il convient d'attirer sur ce point l'attention des agents détenteurs en les invitant à redoubler de vigilance lorsqu'ils sont appelés à abandonner momentanément leur bicyclette. La pose du dispositif antivol est une précaution qui ne doit pas empêcher la surveillance directe de l'engin ou son remisage en lieu sûr.

Il est rappelé que le vol d'une bicyclette, lorsque toutes précautions pour l'éviter n'ont pas été prises, entraîne pour son détenteur le versement d'une partie de son coût.

L'Ingénieur,
Chef de la Subdivision
de la Surveillance,
Secrétaire de la Conférence,

"WAGNON"

M. Lemaire

M. Lemaire

M. Lemaire 3410/9

Erreurs
- Divers -
Remise en état des
installations et matériel
(Dossier Général)

Lemaire

NORD TRAVAUX	
11 MARS 1944	
REP	9
N°	6157 3

- 6 MAR 1944

Réparation de destructions à la
suite de bombardements ou d'actes
de sabotage

Vtv TX 29
335

M. Guillemin

HAUPTVERKEHRS DIREKTION PARIS

29, rue de Berri - 8 MARS 1944

Doc. N° 512 1 105

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'Anthéor et pour le Pont du Var.

G. Lemaire

Quant aux réparations des installations de signalisation de télécommunication et de caténaires, elles ont pu, en règle générale, être effectuées dans des délais acceptables grâce aux efforts fournis tant par le personnel du S.E.S. que par celui des entreprises spécialisées.

Mais en cas de destructions plus importantes et plus étendues la S.N.C.F. estime nécessaire de préciser dès maintenant les mesures ci-dessous :

I - Installations de la voie -

Pour, d'une part, éviter que la main-d'œuvre des équipes de dépannage, ainsi que celle des trains-parcs, déjà insuffisante et très difficile à obtenir, ne soit prélevée pour d'autres travaux effectués pour les besoins allemands et, d'autre part, pour en tirer tout le parti désirable il est indispensable :

- 1°- que la H.V.D. intervienne immédiatement auprès des services allemands compétents pour éviter tout nouveau prélèvement de main-d'œuvre parmi le personnel des entreprises intéressées.
- 2°- que la S.N.C.F. puisse occuper en permanence d'autres entreprises, liées ou non avec elle par contrats, mais dont le personnel (50 hommes au minimum pour chacune) viendrait grossir en cas de nécessité les premiers effectifs mis en œuvre sur les chantiers de réparation. Comme pour les entreprises trains-parcs et dépannage, le personnel de ces dernières entreprises devrait être exempté de réquisition au profit des autorités d'occupation.
- 3°- que pour assurer à toutes ces entreprises du travail en permanence, une procédure simplifiée pour l'autorisation d'exécution de travaux par exemple de travaux de renouvellement soit mise au point car, à part quelques gros chantiers assez rares, il ne pourra en général leur être confié que des travaux d'entretien courant de faible durée.
- 4°- que la H.V.D. intervienne, le cas échéant, pour faire compléter les effectifs des entreprises qui se seraient amenuisés pour des causes diverses.
- 5°- que l'exemption de réquisition reprise au 2° ci-dessus pour le personnel soit appliquée également au matériel et aux moyens de transport dont disposent les entreprises.
- 6°- que des autorisations de circuler la nuit et le dimanche soient délivrées aux véhicules des entreprises et que des laissez-passer de nuit soient accordés aux ouvriers.
- 7°- que les trains-parcs occupés par des entreprises et utilisés momentanément à des travaux allemands soient immédiatement remis à la disposition de la S.N.C.F. en cas de besoins urgents, notamment de destruction par bombardements.

II - Remise en état des bâtiments, des installations hydrauliques et des ouvrages d'art -

De même que 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'oeuvre.

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 permettront 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. (Ref 39/40) 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. (Referat 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 3e, 5e et 6e 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 BESNERAIS

Copie pour Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région : EST, NORD, OUEST, SUD-OUEST, SUD-EST

- 7 MAR 1944

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

Pour
information

LE DIRECTEUR

mon

3 MARS 1944

M. Semant

M. Leclercq

ANNEXE

S.N.C.F. - VB - Nord	
Service Régional	
13 MARS 1944	
Rep. 9	Pièce
N° 6417	38

D-3410/9

6 MAR 1944

Réparation de destructions à la
suite de bombardements ou d'actes
de sabotage

Vtv

TX 25
335

HAUPTVERKEHRSDIREKTION 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 pares, 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'Anthéor et pour le Pont du Var.

Quant aux réparations des installations de signalisation de télécommunication et de caténaires, elles ont pu, en règle générale, être effectuées dans des délais acceptables grâce aux efforts fournis tant par le personnel du S.E.S. que par celui des entreprises spécialisées.

Mais en cas de destructions plus importantes et plus étendues la S.N.C.F. estime nécessaire de préciser dès maintenant les mesures ci-dessous :

I - Installations de la voie -

Pour, d'une part, éviter que la main-d'oeuvre des équipes de dépannage, ainsi que celle des trains-parcs, déjà insuffisante et très difficile à obtenir, ne soit prélevée pour d'autres travaux effectués pour les besoins allemands et, d'autre part, pour en tirer tout le parti désirable il est indispensable :

- 1°- que la H.V.D. intervienne immédiatement auprès des Services allemands compétents pour éviter tout nouveau prélèvement de main-d'oeuvre parmi le personnel des entreprises intéressées.
- 2°- que la S.N.C.F. puisse occuper en permanence d'autres entreprises, liées ou non avec elle par contrats, mais dont le personnel (50 hommes au minimum pour chacune) viendrait grossir en cas de nécessité les premiers effectifs mis en oeuvre sur les chantiers de réparation. Comme pour les entreprises trains-parcs et dépannage, le personnel de ces dernières entreprises devrait être exempté de réquisition au profit des Autorités d'occupation.
- 3°- que pour assurer à toutes ces entreprises du travail en permanence, une procédure simplifiée pour l'autorisation d'exécution de travaux par exemple de travaux de renouvellement soit mise au point car, à part quelques gros chantiers assez rares, il ne pourra en général leur être confié que des travaux d'entretien courant de faible durée.
- 4°- que la H.V.D. intervienne, le cas échéant, pour faire compléter les effectifs des entreprises qui se seraient amenuisés pour des causes diverses.
- 5°- que l'exemption de réquisition reprise au 2e ci-dessus pour le personnel soit appliquée également au matériel et aux moyens de transport dont disposent les entreprises.
- 6°- que des autorisations de circuler la nuit et le dimanche soient délivrées aux véhicules des entreprises et que des laissez-passer de nuit soient accordés aux ouvriers.
- 7°- que les trains-parcs occupés par des entreprises et utilisés momentanément à des travaux allemands soient immédiatement remis à la disposition de la S.N.C.F. en cas de besoins urgents, notamment de destruction par bombardements.

- 3 -

II - Remise en état des bâtiments, des installations hydrauliques et des ouvrages d'art -

De même que 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'oeuvre.

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 permettront 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. (Ref 39/40) 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. (Referat 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 3e, 5e et 6e 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 BESNERAIS

Copie pour Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région : EST, NORD, OUEST, SUD-OUEST, SUD-EST

Pour
information

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

LE DIRECTEUR

- 7 MAR 1944

non

Devalgue à la Thouveret

V. D. N. 11
78-4186

~~Reçu le 7-3-44~~

13 MARS 1944

ORD TRAVAUX	
Service Control	
22 MARS 1944	
REP. 9	PROG.
N° 6157	36

Examen Monsieur Pille
Ingénieur en Chef
Bureau des Travaux
en Voie

M. Hardy

Reçu en vertu de l'art. 2^e de l'Arr. 5 Amiens,
Confirmation de mon téléphone du 2 mars

Je vous prie de remettre
d'urgence à la disposition de M. Hardy, à St Quentin, l'équipe
que vous venez de recevoir de Lyon.

Cette équipe s'avère indispensable pour la réparation des débris
de la gare de Hiron.

Le Chef de la Division de l'Entretien

44-51-511-01

8 MARS 1944

en 23

Reçu
10/3
6

CLASSE

Monsieur le Chef de la Division de l'Entretien

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

Vt-TX29/356

LONGUEAU
Travaux de remise en
état

24 MARS 1944

Monsieur le Chef du Service de la
Voie et des Bâtiments de la
Région du NORD.

NORD TRAVAUX	
27 MARS 1944	
Page	9
N°	6157 38

Vous m'avez fait parvenir copie de la dépêche qui vous
a été adressée le 23 par l'E.B.D. de PARIS-NORD vous donnant
l'ordre de rassembler un contingent de 1.000 ouvriers supplé-
mentaires.

La question a été évoquée auprès de la H.V.D. et M.WEYHER
a fait connaître qu'il n'y avait pas lieu de tenir compte
de cette dépêche.

Vos services en ont été avisés par les soins de M.LEDUC.

LE DIRECTEUR

[Signature]

Classer

29.3.44 ad

[Handwritten signature]

E.B.D. Paris-Nord

41 T 3 Io

C./W.

PARIS, le 20.3.1944

ANNEXE

TELEGRAMME

Confirmation de
la dépêche A 18 du 20.3.

Au Chef du Service V.B.
S.N.C.F. - Région Nord

TRADUCTION
(LPN, 40728a)

NOM	
- 6 AVR 1944	
REP	9
N°	6157 38

Objet : Travaux de remise en état de Longueau.

En plus des ouvriers déjà employés en gare de Longueau.
1000 hommes doivent être envoyés immédiatement dans cette gare.

Les ouvriers pourront être logés dans les baraquements
de St-Roch et de Longueau.

Prière de nous confirmer par écrit l'exécution de cet ordre.
(s) BRUST

Dest. : Région Nord (V.B.)
Monsieur Cartier
Archives

21 MARS 1944
M. Sernant

Cognat a'cu P. L.

M. Luleng

Copie à M. LECLERCQ

ANNEXE

NV

Minute

22 MARS 1944

NOTES TRAV. EX	
6 AVR 1944	
G 157	38

NOTE pour

1'EISENBahn-BETRIEBS-DIREKTION

VB. N. vc

PARIS-NORD.

Objet : Travaux de remise en état de LONGUEAU.

Suite à votre note 41 T 3 Io du 20 mars 1944 nous prescrivant d'envoyer 1000 ouvriers supplémentaires à LONGUEAU, nous vous informons que la Direction Générale de la S.N.C.F., d'accord avec la H.V.D. de Paris, vient de nous aviser que cette note doit être considérée comme annulée.

Chabaud

E.B.D. Paris-Nord

41 T 3 Io

Confirmation de la
dépêche A 18 du 20-3.

COPIE

TELEGRAMME

ANNEXE

PARIS, le 20-3-1944

- 6 AVR 1944

Ref G

N° 6157

38

Au chef du Service V.B.
S.N.C.F.-Région Nord

TRADUCTION
(LPN.40728a)

OBJET : Travaux de remise en état de Longueau.

En plus des ouvriers déjà employés en gare de Longueau 1 000 hommes doivent être envoyés immédiatement dans cette gare.

Les ouvriers pourront être logés dans les baraquements de St-Roch et de Longueau.

Prière de nous confirmer par écrit l'exécution de cet ordre
(s) BRUST

Dest. Région Nord (V.B.)
Monsieur Cartier
Archives

PARIS, le 22 MARS 1944

VB.N. ve

Copie à M. PILLE

- 6 AVR 1954

Mr. Gellens

9

N° 6157 | 38

pour rechercher l'original
 de cette dépêche et me
 la faire transmettre demain
 à Mr. Porchez. Le but
 à titre d'information comme
 suite à nos derniers
 conversations de ce jour
 vous avez en fait à
 indiqué la réponse que nous
 vous fait ^{et que nous} je disons
 que la question peut être
 considérée comme résolue
 de quel EDD s'attend plus
 l'autre réponse -

2/3-9

après arlésien



16 AVR 1944
Extrait du P.V. de la Conférence des Chefs de Service V.B. du 22/3/44.

....REPARATION DES DESTRUCTIONS.--

M. PORCHEZ a pu constater, à l'occasion de récentes destructions importantes, combien il était difficile d'utiliser les gros effectifs de main-d'oeuvre de toutes provenances qui sont amenés sur les lieux de destruction. Ce n'est qu'avec une organisation très étoffée de notre part qu'il sera possible de donner les indications et instructions visant: d'une part la tâche à répartir entre les chantiers, d'autre part le ravitaillement en matériaux de ces chantiers. Il ne faut pas hésiter à faire venir un certain nombre de chefs de district et même de chefs de section pour diviser la tâche en chantiers très courts dont le Chef a, en particulier, la responsabilité de demander chaque jour ce qui lui sera nécessaire pour le lendemain.

M. PORCHEZ demande aux I.C.V. de tout mettre en oeuvre pour augmenter les effectifs des entreprises travaillant pour la S.N.C.F.. Une lettre, dont les Régions ont eu copie, a été adressée le 6 Mars à la H.V.D. pour lui demander de prendre diverses mesures destinées à sauvegarder la main-d'oeuvre. (S.N.C.F. ou entreprises) nécessaire à la réparation des destructions.

Monsieur DEMAUX - Monsieur LECLERCQ.

I/4/44. "GUILLAUME"

note
Copie aux C.A. (165)

tail
7/4/44
Jeune personne Bretonne

7/4/44

unite

CLAUSSER

Paris, le 22/3/44

MINUTE

13N

S.N.C.F. - V - Nord

Serv.

3 JUL 1944

N° 6

N° 6154

89^{les}

13N
S.N.C.F. - V - Nord
Serv.
3 JUL 1944
N° 6
N° 6154
89^{les}
Chez de Divers
de subdissim.
I V.
M. Gallon, ingénieur adjoint, est

détaché à partir de la fin de la
Divers et l'Entretien.

X a annua le liaison avec l'air, le
service d'études et d'exécution
intéressé à ~~l'attention~~ l'attention
des travaux ^{reup} consistant aux récents
combardements ~~sur~~ ou récents par
les difficultés ~~de~~ du trafic.

Le chef de service R B

L G

Copie Parvanth -
1 Dégardir
au 208

CLASSER

MEMENTO de mon ENTRETIEN avec M.WEYHER
le 24 MARS 1944

1. - J'indique à M.WEYHER la méthode de travail qui a été envisagée à CREIL à la suite de la visite de ce matin par M.M.BERTHELOT, PORCHEZ et LEMAIRE, c'est-à-dire: rétablissement d'une seule voie de chaque ligne en attaquant le travail par les extrémités au moyen d'équipes restant groupées à proximité d'un train permettant de les évacuer rapidement en cas d'alerte et de les ramener sur le chantier aussitôt l'alerte terminée.

M.WEYHER, après consultation par téléphone de M.SCHAU de l'E.B.D. de PARIS-NORD, se déclare parfaitement d'accord sur la méthode envisagée. Il indique en outre que 3 trains spéciaux de l'Organisation Todt vont être envoyés à CREIL avec du matériel spécial pour faciliter le nivellement du terrain.

Par ailleurs, j'explique à M.WEYHER que la ligne BEAUMONT-CREIL ne peut pas, pour le moment, être rétablie dans son tracé primitif sans des travaux considérables et que la solution la plus simple, envisagée sur le terrain, est d'établir une voie provisoire contournant l'ensemble des 2 faisceaux du PETIT-THERAIN.

M. SCHAU de l'E.B.D. PARIS-NORD indique qu'il n'est pas au courant de cette solution et qu'il se rapprochera de M.LEMAIRE.

En définitive, M.WEYHER se déclare tout à fait d'accord, sous réserve qu'un accord soit établi à l'échelon E.B.D.- Région.

COPIE

Travaux
Suivis
Remise au état des
installations et
reconstruction
(Donnée Général)

24 Mars 1944

NORD TRAVAUX	
Service	
8 MARS 1944	
Reg	9
N°	6157 40

Copie à Monsieur le Directeur de la Région du NORD, en lui laissant le soin de faire le nécessaire auprès de l'E.B.D.

VE-TX¹⁴
3/10

Copie à Monsieur le Chef du Service VB de la Région du NORD, pour le tenir au courant.

27 MARS 1944

P^r Le Directeur
Le Chef Adjoint du Service

27 MARS 1944
M. Lemaire

30/3
M. Lemaire
[Signature]

Puis note

M. Rapp
Clame
31/3 ad

[Signature]

Copie à M.M.HENRIQUET

LECLERCQ (Ballastières) PARIS, le 30 MARS 1944

GUERBER

NOUVEAU

Service

- 6 AVR 1944

Reçu 9

N° 6157

40

MINUTE

V.B.N.vt.

Le Chef de la Division de l'Entretien
à Monsieur le Chef de la Division du Mouvement.

Les Allemands nous ont demandé d'urgence 2 trains de
ballast pour le rétablissement des voies principales à Creil.

Le Service des Ballastières à Valenciennes ne peut en
former qu'un avec nos wagons à trémies étant donné que ce
matériel rentre ~~très~~ très difficilement à son point
d'attache en ce moment.

En conséquence, il a demandé au Service local EX.
400 t. de matériel commercial pour charger le second train à
Trith. Ce Service fait des difficultés pour fournir.

Je vous serais très obligé de vouloir bien intervenir
pour que satisfaction soit donnée d'urgence.

Con
Sub. N° - *Bravay*
Renvois au chef de
matériel et remonte
(D. J. J.)

M. Deman
à m
Br

H. Rav

CLASSER

COPIE

COMPTE-RENDU de mon ENTRETIEN avec M.WEYHER

le 30 MARS 1944

I - Je rends compte à M.WEYHER des observations que j'ai pu faire au cours de ma tournée de la veille sur les chantiers de remise en état à LONGUEAU et à CREIL. Je lui fais part, notamment, des anomalies et même du désordre constatés sur ce dernier chantier : manque de programme d'ensemble, équipes trop nombreuses, trop étouffées, impuissance des inspecteurs allemands à l'égard de l'Organisation TODT, mauvais travail exécuté par plusieurs équipes de cette organisation, etc.

Finalement, M.WEYHER donne son accord et promet d'en faire part à l'E.B.D. de PARIS-sur l'organisation des chantiers distincts français et allemands. En principe, à LONGUEAU, comme à CREIL, les équipes françaises se chargeraient du rétablissement complet et du maintien en bon état de circulation des voies principales pour permettre le relèvement de la vitesse de 10 à 30 km.

Les équipes allemandes ainsi que les compagnies de sapeurs et les équipes de requis seraient utilisées dans les deux gares pour la remise en état des voies de garage prévue au programme de reconstruction de première urgence.

II - Suite au bombardement de VAIRES qui vient d'avoir lieu dans la nuit, je donne à M.WEYHER mon accord pour l'envoi dans cette gare des trains-parcs de TROYES (Entreprise LES RAILS), LE BOURGET (Entreprise MARTIN) et des deux trains de cantonniers de CHÉLONS et SAINCAIZE. Tous ces trains étaient actuellement à LONGUEAU.

III - Pour l'exécution des travaux envisagés sur la Région du Nord pour la décentralisation de LONGUEAU et CREIL, j'obtiens de M.WEYHER que les chantiers soient nettement partagés entre équipes françaises et allemandes, la S.N.C.F. et la H.V.D. prenant chacune de leur côté la responsabilité des travaux et des délais. Il me donne également son accord pour l'envoi des trains-parcs d'entreprises suivant le programme ci-après :

a) Travaux exécutés par la S.N.C.F.

SAINT-ROCH: train-parc CLAVIER

AMIENS - MONTDIDIER: train-parc VIAL de SOTTEVILLE et DROUARD de TOURS

AILLY-sur-NOYE, l'entreprise VANDEWALLE, sans train-parc

gares. A NOYE et ABANCOURT: 1 train-parc sapeurs dans les deux

b) Travaux exécutés par la H.V.D.

VERBERIE et CHAULNES?

A
D'une façon générale, j'ai insisté très vivement sur la nécessité -pour mettre de l'ordre sur les chantiers de réparations et pour obtenir un rendement convenable de nos équipes- de séparer nettement les parties des chantiers confiées aux équipes françaises des parties confiées aux équipes allemandes. M.WEYHER m'a donné son accord formel sur ce point et m'a promis de donner des instructions dans ce sens à l'E.B.D. de PARIS-NORD.

31 Mars 1944

NORD TRAVAUX	
Service Central	
- 4 AVR 1944	
Rep 9	Page
N° 6157	41

*Bureau
Sub. N° - Drives -
Remise en état de
installations et
reconstruction
(Dams Jérial)*

Copie à Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Région du NORD

Copie à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région du NORD.

3 - AVR 1944

Mc Demant

LE DIRECTEUR

Mr. Leclercq

Mr. Peltre

Copie à Mr. Peltre

in altimant Mr. Peltre

*Copie à Mr. Guerber
Pille
Hardy*

en attirant leur attention sur

*Copie à Mr. Leclercq
Copie à Mr. Maillien*

fait le 4/4/1944

A. Panchay

5/4/44 ad

*In Rao
Classe
7/4 ad*

CLASSER

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

Réparation des
détractions

Utilisation des Cies
de Génie

Vtv 52.00.19

33

Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments
de la région du Nord

La question s'étant posée de déterminer
s'il convenait d'attribuer une prime spéciale
aux unités de Sapeurs de Génie qui participent
aux travaux de déblaiement et de réparation
après bombardement, je vous informe qu'il
convient d'allouer la prime uniforme ci-après
par heure de travail effectif sur les chantiers.

- S/Officiers et Soldats 3 f

Cette prime sera payée en espèces au Chef
du détachement sur production d'un état nominatif
bi-mensuel transmis au Chef d'arrondissement V.B.

- 4 AVR 1944
du commandant

M. Lellou

M. Kohn

Copie aux C.A.

LE DIRECTEUR

Copie à tous les C.A. (1 à 5)

par duplication

5/4.

ao

Curry

16/4/44

3-10-44	JP
4 AVR 1944	
9	PLACE
N° 6157	42

- 3 AVR 1944



EX 1753

Paris, le - 1 AVR 1944

437

MT

5 AVR 1944

N° 501

615212

93

R. N° 21 057
135 A 158

Monsieur le Directeur

Le programme exposé dans la note jointe à votre lettre du 22/3/44 à l'E.B.D. PARIS-NORD pourrait, à mon sens, être quelque peu modifié afin de tenir compte des besoins présents de mon Service et des projets actuellement envisagés.

1°) Dépôt de LONGUEAU

Je suis bien d'accord sur le fait que l'effectif en machines du dépôt de Longueau ne pourra pas excéder une trentaine de locomotives, mais il apparaît par contre nécessaire de remettre en état le chantier à combustible dont le portique n'a que des avaries légères. En effet, ce chantier ne dessert pas seulement le dépôt de Longueau, mais également le dépôt d'Amiens et les dépôts-annexes tels qu'ABANCOURT, SERQUEUX, LE MONCHEL: ce dernier doit du reste prendre sous peu une certaine importance, et par ailleurs nous envisageons la création d'un autre dépôt-annexe à Chaulnes que le chantier à combustible de Longueau desservira également.

D'ores et déjà, nous avons donné à la Subdivision Régionale des Installations Electriques des indications pour l'équipement de ce chantier en lui fixant une puissance maximum de 150 kVA.

2°) Dépôts de VERBERIE et de CHAULNES

La nécessité où nous nous trouvons de desserrer des dépôts déjà bombardés, ou exposés à l'être, nous conduit à prévoir des dépôts-annexes plus nombreux qu'actuellement. Pour l'instant, nous projetons:

- a) de réinstaller Verberie en vue de pouvoir y affecter 10 locomotives à provenir du Bourget;
- b) de créer à Chaulnes un nouveau dépôt secondaire capable de 10 locomotives (à provenir de Longueau). Le triangle de Chaulnes est en particulier indispensable.

Ces 2 projets font l'objet des plans n°s 067-614.000 (1) et 058-614.000 (3) ci-joints.

Je vous demanderais de vouloir bien me faire connaître, dès que possible, si ces modifications au programme soumis à l'E.B.D. PARIS-NORD ont votre agrément, de façon que je puisse mettre en route d'urgence les travaux qui incombent à mon Service.

L'Ingénieur en Chef,
Chef du Service du Matériel
et de la Traction,



Transmis à la Direction
à l'information et à tenir
prêt à fournir les mesures d'urgence

M. Desgardin
à l'information et à tenir prêt à fournir les mesures d'urgence

T.S.V.P.

Copie à M. Desgardin
à l'information et à tenir prêt à fournir les mesures d'urgence

4/4

Remouley

4/4
à l'information et à tenir prêt à fournir les mesures d'urgence

I Traimur à la Thourouet pour nra

VB. N. dv

*Remise de
M. Pétine
du 22/6*

Pour Longueau, le nécessaire a été fait par les soins de M. Leclercq (M. Pétine)

En ce qui concerne Verberie ^{et Chaulnes} des instructions ont été adressées le 19 avril 1944 à M. Hardy et pour Chaulnes le 13 avril 1944 à M. Pille.

28 juin 1944

A classer *celle-ci*

Le Chef de la Subdivision
des Etudes Générales

Henry

*Nécessaire fait
à classer*

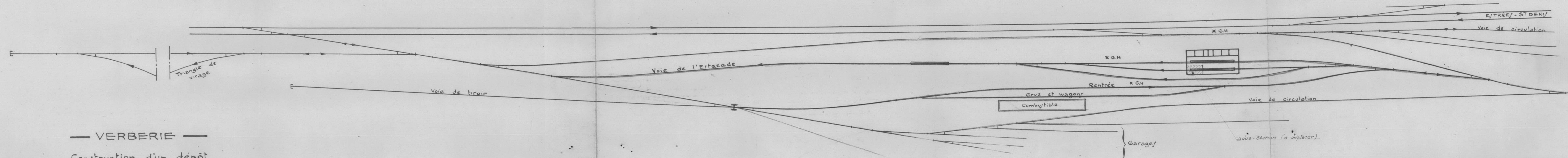
28 JUIN 1944

CLASSER

T. Allou

ANNEXE

S.N.C.F. - Vii - Nord	
Service Régional	
3 JUIL 1944	
Rap. G	Pièce
N° 6157	143



— VERBERIE —
Construction d'un dépôt
Echelle 1/1000

Annexe à la lettre	21057
du - 1 AVR 1944	M. L. Duvetier

067-614.000 [1]



5^{me} Travail
Divers
Remise en état
des installations

... 5. Arrond.

NORD-TRAVAIL	
Service Central	
6-4-1944	
N° 6157	Pièce 44

Groupement de notes aux
2^e, 3^e, 4^e et 5^e arrond.
priant de donner instructions aux
équipes LT. détachés aux travaux de
remise en état des install^{ons} détruites.

CLATIER

Décalque à Monsieur THOUVENOT

Paris, le

27 MARS 1944

Copie à M.M. BERNES
GUERBER
pour avis.

Minute

Monsieur PILLÉ,

VB/N 41 79/4100

Personnel L.T.

-:-

Confirmation de mon téléphone du
27 Mars.

Je vous prie de faire donner toutes
instructions utiles pour que les équipes
L.T. du 1er Arrondissement détachées à
Longueau rejoignent la gare de CREIL dans
le plus bref délai.

Ces équipes sont indispensables pour
le rétablissement des lignes aériennes,
suite aux bombardements successifs de la
gare du PETIT-THERAIN.

Le Chef de la Division de l'Entretien

ly

L

Décalque à Monsieur THOUVENOT
Paris, le

ANNEXE

Copie à M. BERNES

27 MARS 1944

Minute

- 6 - AVR 1944	
9	1008
N° 6157	44

VB/N dl 78/4186

Monsieur HARDY,

Personnel L.T.

-:-

Pour tenir compte de votre demande téléphonique de ce jour, je vous confirme que par lettres du 27 Mars dont copie vous a été adressée, j'ai donné toutes instructions utiles aux Chefs des 4e et 5e Arrondissements de la Voie pour que deux équipes L.T. soient mises à votre disposition dans le plus bref délai en gare d'AULNOYE.

D'autre part, je vous informe également que l'Entreprise Castagnoni Bessonnet siégeant 69 rue des Galivents à Clamart (Seine) mettra à notre disposition, en gare d'HERSON, à la date du 29 courant, une équipe L.T. composée de 7 ouvriers et un chef d'équipe.

Je vous prie de prendre attachement du nombre d'ouvriers présents sur le chantier et du nombre d'heures effectuées; les conditions de paiement vous seront fixées ultérieurement.

Le Chef de la Division de l'Entretien.

Décalque à Monsieur THOUVENOT
Paris, le

ANNEXE

Copie à M.M. HARDY
BERNES
pour avis.

27 MARS 1944

- 6 AVR 1944	
Rep. 9	1800
N° 6157	44

VB/N dl 78/4186

Minute

Monsieur ADINE,

Personnel L.T.

-:-

Confirmation de mon téléphone du
27 Mars.

Veuillez donner toutes instructions
utiles pour qu'une équipe L.T. de la
section de Lille soit mise à la disposi-
tion de M.HARDY, en gare d'AULNOYE, dans
le plus bref délai.

Cette équipe s'avère indispensable
pour la réparation des dégâts des
lignes aériennes en gare d'AULNOYE.

Le Chef de la Division de l'Entretien,

ly

L

Décalque à M. THOUVENOT
Copie à M. HARDY pour vis.

ANNEXE

Paris, le

24 MARS 1944

23 MARS 1944

SEP

1944

615744

Chef du 4e Arrondissement
de la Voie à Lille

Confirmation de mon téléphone du
24 Mars.

Veuillez remettre une équipe L.T.
à la disposition de M. HARDY en gare de
LAON à la date du 27 Mars 1944.

Cette équipe s'avère indispensable
pour la réparation des dégâts de la gare
de LAON.

W

Vin

W

Décalque à Monsieur THOUVENOT

ANNEXE

Copie à M.M. HARDY
BERNES
pour avis

Paris, le

27 MARS 1944

Minute

- 6 AVR 1944	
Rep	9
N°	6157
	44

Monsieur DE VILLELE,

VB/N dl 78/4186

Personnel L.T.

-:-

Confirmation de mon téléphone
du 27 Mars.

Veuillez donner toutes instruc-
tions utiles pour que l'équipe de la
section de SOMAIN soit mise à la
disposition de M.HARDY en gare
d'AULNOYE dans le plus bref délai.

Cette équipe s'avère indispensa-
ble pour la réparation des dégâts
des lignes aériennes en gare
d'AULNOYE.

Le Chef de la Division de l'Entretien

ly

82

S.N.C.F.

Paris, le 4 AVR 1944

Service Central des
Installations Fixes

Vt-TXy

369

Examen
Sub. R. - Divers
Remise en état des installations
et reconstruction
Donner Général

2. Annexes

N° 6157	
45	1000

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région d _____

- 5 AVR 1944

M. Semant

M. Leclercq

Confirmation de

~~Suite aux~~ instructions données par M. le Directeur Général
au cours de la réunion du 3 Avril 1944.

La H.V.D. de Paris signale que la remise en état des installations détruites est retardée par le fait que les ouvriers restent trop longtemps absents après les alertes aériennes ou même qu'ils ne reviennent pas du tout.

J'ajoute que le Militärbefehlshaber a décidé que l'absence prolongée du lieu de travail serait considérée comme une entrave au travail et punie conformément au paragraphe 20 de l'Ordonnance pour la protection de la force occupante.

Comme cela a été fait sur plusieurs chantiers où les effectifs ouvriers sont considérables, des mesures sont à prendre pour permettre l'évacuation rapide des chantiers au moment de l'alerte, ce qui permet d'exiger que les ouvriers reviennent au travail aussitôt donné le signal de fin d'alerte.

Je vous prie de donner des instructions en conséquence.

J'attire d'autre part votre attention sur le fait que la mise en oeuvre et la surveillance d'effectifs pour la réparation des destructions, supposent un encadrement important de ces effectifs ; il convient par conséquent de faire appel à un nombre suffisant de chefs de district appartenant à la même Section ou à d'autres Sections.

LE DIRECTEUR

Signé : PORCHEZ

Copie à M. le C.A. (1 à 5)

pour prendre toutes mesures utiles
sur les chantiers intérieurs

Copie à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments
de la Région du NORD

Copie à M. Leclercq.

M. le C.A. - M. Robino

Paris, le 4 AVR 1944

LE DIRECTEUR

mon

Pour copie aux C.A.

M. Rax

clamer

8/4 00

CLASSER

S.N.C.F.

ANNEXE

Paris le 4 avril 1944

NORD TRAVAUX	
Service Central	
19 AVR 1944	
Re: 9	1100
N° 6157	45

Service Central
des
Installations Fixes

-MINUTE-

Vt TX 29
369

Monsieur le Directeur de
l'Exploitation de la Région à _____

Confirmation des instructions données par M. le Directeur Général au cours de la réunion du 3 avril 1944.

La H.V.D. de Paris signale que la remise en état des installations détruites est retardée par le fait que les ouvriers restent trop longtemps absents après les alertes aériennes ou même qu'ils ne reviennent pas du tout.

J'ajoute que le Militärbefehlshaber a décidé que l'absence prolongée du lieu de travail serait considérée comme une entrave au travail et punie conformément au paragraphe 20 de l'Ordonnance pour la protection de la force occupante.

Comme cela a été fait sur plusieurs chantiers où les effectifs ouvriers sont considérables, des mesures sont à prendre pour permettre l'évacuation rapide des chantiers au moment de l'alerte, ce qui permet d'exiger que les ouvriers reviennent au travail aussitôt donné le signal de fin d'alerte.

Je vous prie de donner des instructions en conséquence. J'attire d'autre part votre attention sur le fait que la mise en oeuvre et la surveillance d'effectifs pour la réparation des destructions, supposent un encadrement important de ces effectifs; il convient par conséquent de faire appel à un nombre suffisant de Chefs de district appartenant à la même section ou à d'autres sections.

"PORCHEZ"

Copie à Monsieur le Chef du Service V.B. NORD

"PORCHEZ" 4/4/44

V.B.N/vc

Paris le 8 avril 1944

Copie à MM. les Chefs d'Arrondissement,

Pour prendre toutes mesures utiles sur les chantiers intéressés.

Le Chef de la Subdivision
des Travaux et Approvisionnements

Signature

*le Rap
clame
8/4 44*

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

ANNEXE
Paris, le 4 AVR. 1944

Vt. TXy

369

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région d NORD

NORD TRAVAIL

7 AVR 1944

Des G

N° 6157

46

à annexer

Confirmation de
~~note aux~~ instructions données par M. le Directeur Général
au cours de la réunion du 3 Avril 1944.

La H.V.D. de Paris signale que la remise en état des installations détruites est retardée par le fait que les ouvriers restent trop longtemps absents après les alertes aériennes ou même qu'ils ne reviennent pas du tout.

J'ajoute que le Militärbefehlshaber a décidé que l'absence prolongée du lieu de travail serait considérée comme une entrave au travail et punie conformément au paragraphe 20 de l'Ordonnance pour la protection de la force occupante.

Comme cela a été fait sur plusieurs chantiers où les effectifs ouvriers sont considérables, des mesures sont à prendre pour permettre l'évacuation rapide des chantiers au moment de l'alerte, ce qui permet d'exiger que les ouvriers reviennent au travail aussitôt donné le signal de fin d'alerte.

Je vous prie de donner des instructions en conséquence.

J'attire d'autre part votre attention sur le fait que la mise en oeuvre et la surveillance d'effectifs aussi considérables que ceux que nous sommes appelés à utiliser pour la réparation des destructions, supposent un encadrement important de ces effectifs ; il convient par conséquent de faire appel à un nombre suffisant de chefs de district appartenant à la même Section ou à d'autres Sections.

LE DIRECTEUR

7 AVR 1944

in surmarché

in surmarché

in Pétrole

Copie de cette lettre a
été envoyée aux CA (105)
votre lettre adressée directement
à M. le Chef de Service V.B.
par M. Porchey.

12/4 40

Copie à M. le CA (105)

(pour application de ces instructions)

8/4 40

Monsieur Pétrole

non. c'est la note ci-jointe qui
a été envoyée à mon avis à
la fin de l'avis envoyé au C.A.
et au d'avis A.

12/4 40

Extrait

Memento de la réunion
des Chefs de Division de l'Entretien
du 5 Avril 1944

- n° 51 -

NOUVEAU	
Service Cent	
10 MAI 1944	
Rép G	Vidéo
N° 6157	H

*Travaux
Sous le
Reunis en état des
installations et reconstructions
de gal*

Etaient présents :

M. M. CHRETIEN FAYOLLE SANDOZ)	Service Central des Installations Fixes
PICOT CAILLET)	Est
HENRIQUET WAGNON)	Nord
DONIZEAU	-	Ouest
QUERON PIROLLE)	Sud-Ouest
SEMEAC		Sud-Est

M. PORCHEZ, Directeur du Service assiste à une partie de la réunion ainsi que MM. LEDUC, COMTELIN et JOLY.

1 - Réparation des destructions.

M. le Directeur, qui avait examiné avec les Chefs de Service, lors de la dernière Conférence, les différentes questions soulevées par la réparation des destructions causées par les bombardements importants, y revient encore une fois.

Après avoir développé les motifs qui nous font un devoir impérieux de mettre en oeuvre tous les moyens disponibles pour assurer une réparation aussi rapide que possible et rétablir la circulation des

*original classé
Conférences
Sous le
Conférences des
Chiefs de Division de
l'Entretien
G-6539*

CLASSE

trains, il rappelle les différentes mesures à prendre pour y parvenir. Il signale, en particulier, les points suivants :

L'organisation des chantiers suppose l'installation immédiate d'un P.C. en un local, relié ou facile à relier en tout premier lieu, par téléphone, avec le réseau général de la S.N.C.F., afin d'être en mesure de fournir tous renseignements utiles sur la nature et l'importance des dégâts, de provoquer ou de recevoir des ordres, de demander les moyens en matériel et en personnel.

L'emplacement de ce P.C. doit être aussitôt porté à la connaissance de tout le monde. Il doit être occupé, en permanence, par un agent actif, expérimenté, ayant l'initiative et l'autorité nécessaires pour diriger de son P.C. l'ensemble des chantiers de réparation. Ce chef de P.C. (Chef de district, Chef de section et au besoin délégué de l'Arrondissement) doit, en particulier, disposer d'estafettes qui, à défaut de téléphone, transmettront les ordres aux différents chantiers, y recueilleront les indications utiles ou y amèneront les renforts de main d'œuvre au fur et à mesure de leur arrivée. La reconnaissance des dégâts faite et le programme de réparation établi d'accord avec les Représentants des Services Allemands et Français intéressés dans les conditions prévues notamment par les instructions Vtv 75 000 - 1/425 du 2-4-43, Vtv Tx 29/318 du 11-2-44, Vtv Tx 30/82 du 14-2-44, le programme d'exécution est arrêté par le Chef d'Arrondissement et comporte l'ouverture de chantiers et de sous-chantiers en nombre suffisant pour pouvoir y affecter immédiatement toute la main d'œuvre locale disponible et au fur et à mesure de leur arrivée, les renforts mis à disposition par la Région, le Service Central ou les Autorités d'occupation.

Il est essentiel que la répartition des tâches soit clairement indiquée et que l'on obtienne en particulier que, sur les chantiers réservés aux moyens mis en œuvre par la S.N.C.F. (cantonniers, auxiliaires, entreprises), les dirigeants français, ayant la responsabilité du travail à accomplir, aient également les libertés nécessaires.

Ceci suppose qu'on a réuni les moyens d'encadrement largement suffisants pour mettre à la tête de chaque gros chantier un Chef de district, voire un Chef de section.

M. PORCHEZ attire d'autre part et tout spécialement l'attention sur les questions ci-après qui doivent être réglées dès le début du chantier : horaires de travail, protection en cas de bombardement, nourriture, logement et transport du personnel (S.N.C.F. ou entreprises), approvisionnement en matériaux, en outillage.

Le Chef du P.C. doit être bien initié sur toutes ces questions, connaître à l'avance les ressources auxquelles il pourra faire éventuellement appel et pour cette tâche, il doit être aidé par des agents entraînés et débrouillards.

M. PORCHEZ rappelle également aux Chefs de Division de l'Entretien, les instructions précédemment données pour la rémunération du

personnel mis à notre disposition.

Enfin, d'autre part, il signale qu'il vient de recevoir les offres de services éventuels de la Croix-Rouge. Il semble, a priori, que l'aide offerte doive surtout consister dans l'établissement de postes de secours sur les chantiers et de distribution de boissons réconfortantes. La question va être étudiée par le Service Central en accord avec la Croix-Rouge.

M. PORCHEZ souligne enfin que la mise en route très rapide de chantiers importants est grandement facilitée si l'on a réfléchi à l'avance aux mesures qu'on prendrait éventuellement, en cas de bombardement.

Il invite, en conséquence, les Chefs de Division de l'Entretien à faire arrêter, dès maintenant si ce n'est déjà fait, pour les centres ferroviaires importants, le plan d'action en cas de bombardement éventuel.

Il pourra être intéressant de détacher, en renfort, le cas échéant, dans un tel centre, des agents dirigeants ayant déjà participé à des opérations analogues.

Il signale aussi l'initiative d'un Service qui, à la suite de premiers bombardements de grandes gares, a organisé à l'avance la reconnaissance éventuelle des lieux pouvant être atteints par bombardements, opération qui doit être faite aussitôt après la fin de ceux-ci. À cet effet, les centres importants ont été divisés en un certain nombre de secteurs, la reconnaissance de chaque secteur incombant à un agent désigné d'avance, chef de district, piqueur, contrôleur du S.E.

Après bombardement, ces agents interviennent sans attendre, rendent compte de leur mission au lieu de rendez-vous et ainsi la situation générale est rapidement connue et les secours et mesures utiles interviennent de même.

Au cours des récents bombardements, il a été constaté que les désordres de plateforme sont de plus en plus importants et qu'il convient d'envisager maintenant un outillage qui ne s'était pas révélé indispensable précédemment : matériel Decauville de préférence en voie de 40, petites pelles mécaniques, engins modernes de terrassement. L'expérience montre que l'emploi de tels engins est parfois possible et permet de gagner du temps et de la main d'œuvre. Il ne faut d'ailleurs pas hésiter, dans le cas où l'on aurait le moindre doute, à réunir plutôt trop de matériel de cette nature; l'excès, en cette matière, n'est pas un défaut.

Les Chefs de Division de l'Entretien devront s'en préoccuper le cas échéant.

II - RÉGIME DES PASSAGES À NIVEAU -

Les Autorités allemandes ont demandé que les barrières de tous les passages à niveau soient maintenues ouvertes en permanence dans l'intervalle des trains et qu'elles ne soient fermées que pendant le temps strictement indispensable au passage des trains.

Un échange de vues avec les représentants des Régions qui avaient été invités à examiner la question, met en lumière l'importance considérable des effectifs supplémentaires qui seraient nécessaires pour mettre en application la mesure telle qu'elle est envisagée (de l'ordre de 15 000 à 20 000).

La question va être étudiée avec les Représentants de la Reichsbahn, du Ministère des Communications, du Secrétariat Général au maintien de l'ordre et des instructions seront ensuite données.

III - REUNION des DELEGUES du PERSONNEL du 5 AVRIL 1944 -

M. le Directeur souligne que cette réunion lui a permis d'apprécier le bon sens et l'esprit compréhensif des délégués.

Il appelle l'attention sur les questions ci-après, les plus importantes parmi celles discutées :

Révalorisation des grades de sous-chef et de chef de canton -

M. PORCHEZ n'envisage pas de donner suite à la demande des délégués en ce qui concerne les s/chefs de canton, dirigeants d'équipe occasionnels; ils doivent rester à l'échelle 3.

Il serait plus favorable à la demande des délégués tendant à relever l'échelle des chefs de canton, mais en étalant sur 3 échelles : 4, 5 et 6 le grade de chef de canton; les surveillants bénéficiant alors de l'échelle 6 et les surveillants principaux de l'échelle 7.

L'échelle 4 serait réservée aux postes faciles de petites lignes et aux dirigeants d'équipes dans les grosses brigades mais il faudrait faire un partage assez libéral entre les échelles 5 et 6. En général l'échelle 5 pourrait être attribuée à la grande majorité des brigades moyennes (possibilité de faire bénéficier de l'échelle 5, sans changement de résidence, bon nombre de chefs de canton arrivant à fin de carrière); l'échelle 6 étant attribuée aux grosses brigades, celles notamment comportant plusieurs équipes dirigées par des chefs de canton à l'échelle 4.

S.N.C.F.

Service central des
Installations Fixes

Région du Nord

Remise en état des gares
de Longueau et de Creil
Transformation des gares
de St-Roch, Chaumes,
Montdidier et des
ateliers de Roye et
d'Ailly-s/Noye.

Ve 15 191-7

754

6 avril 1944

Monsieur le Directeur
de l'Exploitation
de la Région du Nord.

Par annotation DR/N 501/4 du
28 mars 1944, me transmettant copie
de la note qui vous a été adressée le
24 mars par l'E.B.D. PARIS-Nord au
sujet des travaux visés en marge, vous
me demandez de vous confirmer que les
frais correspondants seront, ainsi
que l'indique l'E.B.D., pris en charge
par la S.N.C.F.

Etant donné qu'il s'agit de répa-
rations d'installations existantes ou
d'aménagement d'installations provisoi-
res nécessaires au maintien de l'ex-
ploitation, nous ne pouvons demander
le remboursement des dépenses corres-
pondantes qui seront comprises, le
moment venu, dans nos dommages de
guerre.

Le Directeur,

signé : PORCHEZ.

DRN 501/4

COPIE à M.M.

DECARDIN

GUILLEAUME.

le Ras

Clams

18/4 40

VBN.va4/D

LILLE, le 8 Avril 1944.

NO	14 AVR 1944
9	6157 47

COPIE à Monsieur le Chef de la Division de l'Entretien
à PARIS.

en le priant de vouloir bien faire donner des instructions utiles en ce qui concerne le 1er point.

J'adresse copie de la présente à MM. LATOUCHE, HARDY et DE VILLEIE.

Le Chef d'Arrondissement

[Signature]

VOIE ENTIMENTS

15 AVR 1944

SECRETARIAT

*note
in le clercq*

Claro

19/7/44

CLASSER

Exemple

Duier

Renvi en état de
installations et personnel
(Dr. J. J.)

NO 2 TP VAUX

27 AVR 1944

Reç 9

Reç 1008

N° 6157

47^h

Lettre du 8-4. 1944
de M. Pouchy au Chef de
la liaison SNCF auprès de la
H.V.D. Bruxelles relative à
l'utilisation des trains-pares dans le
ressort de la H.V.D. Bruxelles.

"C'est au Chef d'arrondissement de la voie
"qu'il appartient, lorsque le programme de renvoi en
"état a été arrêté en accord avec les services allemands
"intéressés, de prendre en main la direction
"effective des travaux. Il est, en conséquence,
"indispensable que lui soit laissée la libre disposition
"des effectifs SNCF rassemblés sur les lieux
"de réparations.

Original cl. à G. 6005

Transports

Duier -

Trains-pares

CLASSE

MEMORANDUM DES CONFÉRENCES du 10 Avril 1944 à l'E.B.D.

VBN.va4

Bombardement de DELIVRANCE
dans la nuit du 9 au 10
Avril 1944.

COPIE

Sur convocation de M. Borschdorf, 2 conférences se sont tenues à l'E.B.D. le lundi de Pâques, à 11 h 45 et 12 h 30 dont l'objet a porté sur les mesures à prendre comme suite au bombardement visé en marge.

Etaient présents : à 11 h 45 MM. Wahler, Obktr
Cocud, Adjoint au
Chef d'Arrt.
à 12 h 30 les mêmes plus M. Borsch-
dorf, RRR.

M. Wahler, puis M. Borschdorf, ont demandé que nous procédions de suite au rétablissement des V.P. entre LAMBERSART et SEQUELAIN et que la S.N.C.F. commande du personnel de suite pour commencer dès demain matin de façon à pouvoir rétablir la circulation des trains militaires le plus tôt possible.

Il y aura lieu ensuite de rétablir les accès au dépôt et parallèlement les têtes des faisceaux, côté cabine 1, 2 et 3 qui ont moins souffert, les voies étant rétablies les unes après les autres en accord avec M. Rüppen de l'E.U.A. de DOUAI qui se tiendra dans une baraque aux abords du dépôt. Le reste des autres installations sera rétabli progressivement ensuite.

Il faut compter sur l'emploi de 2 à 3 000 hommes.

La SNCF doit fournir 250 hommes (à provenir des régions de DOUAI à TOURCOING et d'HAZEBROUCK à VALENCIENNES).

et ses entreprises 350 hommes

soit au total 600 hommes.

Il faut organiser l'arrivée à pied-d'œuvre et le retour des ouvriers par trains ordinaires ou trains de service à prévoir suivant les besoins.

M. Borschdorf fait des démarches auprès de l'Oberfeldkommandantur pour obtenir de son côté des pionniers, des équipes de prisonniers allemands, des civils etc...

Le chantier de ROUGEBAIRE ne doit pas être interrompu.

Les matériaux nécessaires pour le rétablissement des 2 V.P. seront fournis par les autorités allemandes et de leurs dépôts. Les autres sont à fournir par la S.N.C.F. Il y aura lieu de demander demain à MOULIN-NEUF ce qu'il peut fournir et de voir d'où proviendra le reste. Des dépenses ou récupérations de voies et des déplacements d'appareils sont à envisager si c'est nécessaire.

Il faut indiquer pour demain soir les mesures prises
les effectifs fournis, les dispositions à envisager.

ce programme est à mettre en route le plus tôt possi-
ble et doit être en application d'ici la fin de la semaine

LILLE, le II AVRIL 1944.

COPIE à Monsieur LA TOUCHE - Ingénieur Principal
Représentant de la SNCF auprès de l'EBD
à LILLE.

comme suite à conversation téléphonique du 10
courant (15 h 30) avec M. POULAIN.

Ceci est à considérer comme une première indica-
tion des desiderata de l'EBD dans le cadre des disposi-
tions prévues antérieurement sur la procédure de recon-
struction. Je vous laisse le soin de reprendre le progr-
me sur d'autres bases si vous le jugez utile.

De toute façon les dispositions qui précèdent se-
ront toujours valables en ce qui concerne les éléments
en main-d'œuvre et matériaux dont disposera le Service
V.B., qui s'est mis en devoir de procéder aux rassemble-
ments nécessaires.

Le Chef d'Arrondissement

COPIE à Monsieur LEROY - Chef du 5^e Arrondt. TRACTION
à LILLE.

Son bien dévoué,

Le Chef d'Arrondissement

COPIE à Monsieur MAHECAT - Ingénieur, Chef d'Arrondt.
du Matériel à BELLEMEUSE.

Son bien dévoué,

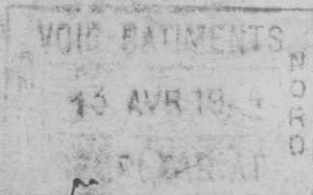
Le Chef d'Arrondissement

COPIE à Monsieur DEMAUX - Chef de la Division de
l'Entretien à PARIS.

pour le tenir au courant.

Le Chef d'Arrondissement

*Erreurs
Divers
Révisé en état de
rectification et
remboursé
(Dossier Général)*



*14th
M. Leloup*

M. Pichon

CLASSE

*M. Potté
157 48
15 Total*

in Base

[Signature]

Eisenbahnbetriebsdirektion

Paris Nord

41 T 1 Io

Paris, den 11.4.44

Rue de Dunkerque, 18

Fernsprech-Anschl. **TRU. 56-96**

Telegrammbrief !

An die
Region Nord der SNCF
Paris



Betr.: Wiederherstellung Valenton;
hier Arbeitereinsatz.

Bezug: Fernmündliche Anordnung an Region Nord (Herrn Leclerque)
am 11.4.44 16,40 Uhr.

Der von Le Bourget verkehrende Zubringerzug für die SNCF-Kräfte trifft zu spät auf der Baustelle ein. Wir bitten daher ab sofort den Arbeiterzug so zu legen, daß die Arbeitskräfte aus Le Bourget und Umgebung bis um 7,00 Uhr die Baustelle erreichen können. Die von Crepy-en-Valois heranzuführenden Arbeiter sind durch eine spätere zweite Zugfahrt an die Arbeitsstelle zu bringen.

E.B.D. Paris-Nord
41 T 1 Io

G./W.

PARIS, le 11.4.1944

TRADUCTION

(LPN.41.0270)

TELEGRAMME

A la Région du Nord
de la S.N.C.F.

PARIS

NORD TRAVAILX

19 AVR 1944

N° 6152 49

Objet : Restauration de Valenton. Utilisation d'ouvriers.

Instructions transmises par téléphone à la Région Nord (Mr. LECLERQUE) le 11.4.44 à 16h40.

Le train circulant pour les ouvriers de la S.N.C.F. au départ du Bourget, arrive trop tard sur le chantier. Nous vous prions donc de régler immédiatement la marche de ce train de manière à ce que les ouvriers du Bourget et des environs puissent atteindre le chantier pour 7h.00.

Le personnel venant de Crépy-en-Valois sera amené sur les lieux de son travail par un autre train arrivant plus tard.

Dest. : Région Nord (V.B.)
Monsieur Cartier
Archives

(s) BECK

CLASSER

Dec. 24 1944) for Paris, L. 14 AVR 1944

AVR 1944
19 AVR 1944
Reg 9
N° 6152

Minute

VB/N/ds

4-299

4-292
Grosscup
Revin -
install on it new construction
(Grosscup's)
Le...

Monseigneur } ~~trans. G. C. A.~~
de Velle

Leuilly me fait savoir, de toute
urgence, que sont occupées les équipes ^{de signalisation} VB de
~~collecte que sont mécaniques de~~
votre arrondissement; leur composition, et s'il y a lieu
est possible d'en mettre à la disposition de vos
Collèges & autres arrondissements VB, pour la
remise en état de installations de signalisation,
suite aux récents bombardements.

M'indiquent également, parmi le personnel constituant ces équipes, le nom des agents susceptibles d'exploiter les cellules électroques sous-marines.

Le Chef de la Division 2 Production

M. Leclercq a signé l'expédition

32

NORD TRAVAUX	
19 AVR 1944	
Rep 9	Page
N° 6157	54

LILLE, le 18 Avril 1944.

V.B.N. v.a.4/D

Détachement du personnel de l'industrie sur les chantiers de réparations de la S.N.C.F.

*Travaux
Duis
Remise en état des installations
et reconstruction
Dont finaux*

.....2. Annexe 0

VOIE-BÂTIMENTS	
19 AVR 1944	
SECRETARIAT	

Monsieur l'Ingénieur en Chef, (M. Demary)

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, à titre de préavis un memento qui résume très sommairement une longue discussion tenue hier à l'O.F.K. 670.

Parti du cas particulier de la main-d'oeuvre demandée par l'E.B.D. pour la reconstruction de LILLE-DELIVRANCE et faisant suite à la visite que nous avons rendue le 13 courant à M. ALGIS, chef du Cabinet du Préfet Régional, le débat s'est élevé au cas général du prêt de main-d'oeuvre industrielle sur les chantiers de réparations S.N.C.F. et aux problèmes ainsi posés.

J'ajouterai que nous avons tout intérêt à voir résoudre ces problèmes de façon satisfaisante; en effet, c'est la première fois qu'après bien des démarches auprès des Organismes allemands régionaux, est admis le principe d'un prêt occasionnel de main-d'oeuvre pour les pointes de nos besoins.

Jusqu'ici, dans toutes nos discussions avec les autorités allemandes, ces dernières avaient peine à abandonner la notion d'effectif nécessaire, à laquelle elles attribuaient un caractère de permanence (voir notamment la lettre que je vous ai adressée le 31 décembre 1943 sous la référence VBN.va4 - Pourparlers avec l'E.B.D. pour la protection de notre main-d'oeuvre). Il a fallu l'exemple de DELIVRANCE pour leur faire comprendre que cette notion ne cadrerait nullement avec les nécessités du service de la Voie en temps de guerre.

Comme nous recevons déjà sur le chantier du personnel réquisitionné, il y a intérêt à ce que je reçoive le plus rapidement possible, un minimum de directives sur la conduite à tenir; d'ailleurs, la solution que j'ai préconisée à la 3ème question du memento sommaire offre l'avantage de ventiler provisoirement entre tous les industriels intéressés l'avance à faire, et en fractionnant ainsi le problème, d'éviter des découvertes trop massifs.

Je vous adresserai, dès réception, la lettre que nous avons demandée à l'O.F.K.

Le Chef d'Arrondissement,

[Signature]

un Petrus

*Il faut envisager d'urgence, d'immédiat
la reprise du mouvement à un endroit ou
l'on demandant de nous donner des
directives - l'on ne peut pas nous faire
20/4 pour le D. G. et à la suite que nous pourrions
les repartir au bon des moments
d'opportunité.*

*Votre lettre du
26-4-44 à
M. Corbier*

*M. Leducq
[Signature]
Objet. R. Paul
D'ailleurs pour faire, les
D.V. ou ce point par une
note spéciale l'indiquant
et c. d'ul. fuyez*

W. H. G.

MEMENTO SOMMAIRE DE LA REUNION DU 17 AVRIL 1944

tenue à l'O.F.K. 670 de 9 h 30 à 11 h 30.

V.D.N.V. 247. Lier annexé à la lettre
de M^r Edin à M^r Bensa
du 18 Avril 1944

Assistaient à la réunion : MM. les docteurs FETZER, OKVVR et FRENZ, (Economie allemande et Transports).
M. le Préfet Régional CARLES
MM. ADINE, HITZEL et BECUWE.

NORD TRAN
Services Com

11 MAI 1944

Rep 9
N° 6157 54

Objet de la réunion :

- 1°) Intentions de la SNCF, visant le chantier de Délivrance,
- 2°) Main-d'œuvre nécessaire,
- 3°) Réglement des salaires,
- 4°) Accidents de travail.
- 5°) Conclusions.

1° - Intentions de la S.N.C.F. -

Au début de la réunion, M. le Conseiller Dr FETZER demande quelles sont les intentions de la SNCF au sujet de la réparation des dommages subis par ses chantiers de Lille-Délivrance.

M. ADINE précise qu'au cours des différents échanges de vues qui se sont déjà tenus avec l'EBD, la SNCF a été d'avis de ne pas pousser la reconstruction de centres de triage (outils perfectionnés mais particulièrement vulnérables) et d'utiliser plutôt pour le tri des wagons des gares accessoires. Ainsi le travail de Délivrance pourrait être effectué par des chantiers créés ou aménagés à Don, à Seclin, à Orchies, à Armentières et à Lille-Sud.

Cette importante question n'a pas encore été résolue: elle est actuellement pendante entre la SNCF et l'HVD Bruxelles.

2° - Main-d'œuvre -

M. le Conseiller FETZER expose les intentions de l'O.F.K., disposée à mettre à la disposition de la SNCF du personnel massivement détaché par des industriels de la région. MM. ADINE et HITZEL font remarquer que, dans la situation actuelle, il n'est pas possible de préciser les besoins de la SNCF qui sont subordonnés à une solution qui sera donnée à la question précédente. En tout état de cause le chiffre de 2 000 ouvriers indiqué par l'EBD à l'OFK est pour le moment prématuré, ne serait-ce qu'en raison de considérations techniques.

3° - Comment seront réglés les salaires du personnel détaché ?

En posant cette question, le Dr FETZER estime que les salaires à payer au chantier ne doivent pas être inférieurs à ceux de l'usine. M. ADINE pense donc que les employeurs habituels continueront à payer leur personnel détaché aux travaux et que la SNCF en remboursera une partie sur le taux du manoeuvre-voie de la résidence; la différence serait comblée par l'Organisme, état ou autre, qui financera en définitive telle ou telle part de reconstruction.

Le Dr FETZER critique cette solution; il estime que c'est la SNCF qui devrait prendre charge de tous les frais. En effet, c'est elle qui touchera des dommages de guerre, alors que l'employeur habituel n'en recevant pas de ce chef, sera en plus fâcheuse posture juridique pour obtenir le remboursement de ses débours.

M. le Préfet intervient dans la discussion; il reconnaît que le principe assez délicat

dépasse la compétence des Services d'exécution et il profitera de sa visite au Ministère des Finances pour en entretenir M. CATHALA et si possible M. BICHELONE, tandis que MM. HITZEL et ADINE en saisiront leur service régional. Avant d'abandonner cette question de salaires, M. le Préfet et le Dr FETZER se montrent tout-à-fait d'accord pour demander à l'Industrie Régionale le minimum de personnel à détacher aux travaux de la SNCF.

4° - Accidents de travail -

Le Dr FETZER tient la réunion au courant de son entretien avec M. DEPRALON, Inspecteur Général de la production industrielle, sur la situation juridique des ouvriers détachés des usines à la SNCF. Cet entretien incite l'ONK à demander à la SNCF "d'englober" ces ouvriers et de les traiter comme son personnel.

M. ADINE fait remarquer qu'il s'agit là d'une autre question très délicate. La SNCF est, pour son personnel, son propre assureur; quand elle confie des travaux à une entreprise, une clause laisse toujours peser la responsabilité, en cas d'accidents sur l'entrepreneur. "La question de responsabilités, poursuit M. ADINE est d'autant plus importante que le personnel mis à notre disposition est plus inexpérimenté".

Il est finalement convenu que cette question sera également soumise au service central de la SNCF.

5° - Conclusions -

Le Dr FETZER, abandonnant le cas particulier de Lille-Délivrance, porte le problème sur un terrain plus général. Lorsqu'il y a dommage causé aux Chemins de Fer, l'industrie y est directement intéressée. Elle a avantage à ce que la circulation soit rétablie dans le plus court délai. Elle doit, par conséquent, faire son effort. Le Dr FETZER poursuit à peu près textuellement : "Nous sommes ici entre nous. Notre but principal est de maintenir le bon fonctionnement du chemin de fer et pour cela, il faut arrêter les principes qui pourront être appliqués automatiquement à l'avenir pour les cas où le Chemin de Fer aura besoin d'un afflux local de main-d'oeuvre à prélever sur l'industrie. Ce principe pourrait être le suivant : La SNCF recevant des dommages de guerre en contrepartie doit grouper toutes les charges, c'est-à-dire payer les ouvriers au taux habituel même s'il est supérieur à la qualité du travail et prendre l'entière responsabilité de l'opération".

En conclusion, c'est ce que le Dr FETZER demande à MM. ADINE et HITZEL de proposer à la SNCF, tandis que M. le Préfet en parlera à titre officieux aux Ministres des Finances et des Communications et que le Dr FRENZ, de son côté, en entretiendra Mercredi, M. MORONI.

Le Conseiller Dr FETZER confirmera d'ailleurs cette position dans une lettre qu'il adressera sur leur demande à MM. ADINE et HITZEL, comme suite à cette réunion.

- - - - -

24/ - Ouvriers isolés réquisitionnés

Il n'est pas possible, ^{de la SNCF} ~~pour~~ ^{de} ~~compliciter~~ ^{engager} ~~de régler~~ la tâche des services locaux, de régler séparément ces ouvriers. ~~peu~~

isolés

Il semble que dans ce cas la commission devrait être purement intermédiaire, à charge ~~et~~ ^{de} ~~pour~~ ^{de} ~~rapporter~~ entre les ouvriers la somme qui leur serait versée directement par la SNCF et d'acquitter les charges sociales (A.S., congés, payés...)

Cette somme comprendrait :

- le salaire, calculé ~~sur la base~~ au taux du maximum - vie
- une majoration pour assurances sociales, congés payés, 1 mai...

En ce qui concerne les accidents de travail ~~les ouvriers~~ il devrait être possible de ne pas traiter ces ouvriers comme le personnel SNCF. ; toute autre solution serait extrêmement compliquée et difficilement réalisable.

1220 E

Derepays
MT Verbeke
réservé 40⁶³
accord de principe

S.N.C.F.

19 AVR 1944

SV

Service Central des
INSTALLATIONS FIXESRéparation des des-
tructions

Vtv. 9XG/384

Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments
Région NORD

11 MAI 1944

N° 9

N° 6157 56

En vue de diminuer les délais de remise en état des installations détruites par bombardement ou sabotage, la question est posée d'intensifier l'utilisation de la main d'oeuvre au maximum en organisant au besoin le travail en 2 postes.

Jusqu'ici sur presque tous les gros chantiers, dès qu'ils ont été organisés, on n'a pas été amené à faire effectuer des heures supplémentaires, étant donné la grande amplitude de la journée de travail-dépassant fréquemment 13 h. - qui résulte des trajets souvent importants qu'impose la concentration d'une main d'oeuvre éloignée. J'estime, d'ailleurs, qu'il n'est pas désirable d'allonger exagérément l'amplitude de la journée de travail, tout au moins lorsque le chantier doit être de longue durée; l'état de morbidité du personnel ne lui permettant pas de supporter un accroissement de la fatigue exceptionnelle que lui créent les travaux de force qu'exigent les remises en état d'installations détruites. Dans ce cas, il convient de chercher une solution.

Si l'amplitude semble ne pouvoir être augmentée (lorsque, compte tenu des compensations pour trajet, le travail effectif journalier atteint les 9 h.30 fixées) il n'en reste pas moins vrai que la durée du travail réel sur le chantier se trouve souvent, par suite des trajets, réduite à 7 ou 8 h. et il paraît possible, dans ces conditions, de réaliser actuellement le travail en 2 postes, à condition toutefois que l'amplitude totale de ces 2 postes se situe dans la période de jour, car les travaux de nuit s'accompagnent toujours d'une perte de rendement, aggravée aujourd'hui par les périodes de "danger aérien" qui obligent à l'extinction; la constitution de circuits d'éclairage pose d'ailleurs des problèmes souvent insolubles.

Bien entendu, une telle organisation ne peut être mise sur pied qu'en fonction des conditions locales; c'est ainsi, par exemple, que le travail à 2 postes peut n'être adopté que pour les réfections les plus urgentes d'un gros chantier de remise en état, en y consacrant, au besoin, pour un temps, la totalité des effectifs mobilisés.

Je vous prie, en conséquence, de l'adopter toutes les fois qu'elle sera possible, en lui donnant les modalités qu'exigera chaque cas d'espèce (moyens de transports, éclairage éventuel, coupures pour repas).

Vous me tiendrez au courant de vos réalisations et de vos observations.

20 AVR 1944

M. Demary

M. Lelercq

M. Lelercq

Copie au C. A.

Le travail à 2 postes est tout indiqué lorsque les
B.S.P.

S.N.C.F.

RB.

Service Central des
Installations Fixes

24 AVR 1944

Réparation de destructions

N° 6157

57

Vtv TX 29

H. Annexes

21 AVR. 1944

Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments
de la Région du NORD

*Travaux
Duis
Remise en état des
installations et reconstructions
(Bureau Général)*

Ci-joint, à toutes fins utiles, un
exemplaire d'une "consigne générale en cas
de bombardement", établie par la Région
du Sud-Est et dont vous pourriez vous
inspirer le cas échéant en vue de l'établisse-
ment de consignes analogues en ce qui
concerne votre Service.

LE DIRECTEUR

21 AVR 1944

M. Demans

M. Leclercq

M. Rux

Chun

CELESTIN

BOMBARDEMENT AERIEN DES GARES DE
VILLENEUVE-ST-GEORGES-TRIAGE

ANNEXE

CONSIGNE GENERALE

NORD - TRAVAIL	
Service Central	
- 8 JUIN 1944	
Reg. G	Pièce
6157	57

CHAPITRE I - PLAN D'ALERTE.

Dès la fin du bombardement, il est indispensable de connaître la consistance des dégâts pour permettre la mise en oeuvre, sans retard, des moyens nécessaires pour entreprendre les réparations dans le plus court délai possible.

Toutes les communications étant vraisemblablement coupées, il convient d'appliquer immédiatement un plan d'intervention immédiate et automatique des éléments chargés de la reconnaissance et de la réparation des dégâts.

Le plan comporte 3 échelons :

- a)- Echelon de reconnaissance qui intervient dans tous les cas quelle que soit l'importance du bombardement et cela de sa propre initiative.
- b)- Premier échelon d'exécution qui est constitué par les agents locaux ou résidant à proximité du chantier, ainsi que par les entreprises de dépannage.
- c)- Deuxième échelon d'exécution qui est constitué par des renforts provenant des autres Sections de l'Arrondissement et d'Entreprises diverses.

Si les circonstances le nécessitent, il est fait appel aux Autorités d'occupation et au Service Régional qui interviendra pour la mise à notre disposition de trains parcs et, si besoin est, de personnel et d'entreprises des autres Arrondissements et même des autres Régions.

CHAPITRE II - ECHELON de RECONNAISSANCE.

IL SE DECLENCHE AUTOMATIQUEMENT PAR LA SEULE INITIATIVE DES INTERESSES DES LA FIN DU BOMBARDEMENT.

Composition :	MM. DILLARD	SIGSNH	
	MONNIER	SCSN	Consigne n° 2
	TAILLAND	CDTP	" n° 2
	MANUEL	CDT	" n° 2
	BOURBOUZE	PI	" n° 3
	CHATELLIER		
	Lucien	CCT	" n° 1
	PAVEYRANNE		
	Gabriel	CCTP	Consigne n° 1
	ROUX André	CCTP	" 1
	RENAUD Gabriel	SUPV	" 1

.....

		Consigne	n°	
MM. PLUCHOT Eugène	CCT	"	n° 2	
FEMINIER Odilon	CCTP	"	n° 1	
VIAL Claude	CCT	"	n° 1	
COUTANT Georges	CCT	"	n° 1	
ANSBERQUE Marcel	CCT	"	n° 1	
VERAIN Emile	SCCT	"	n° 1	
JOYEUX Georges	CCT	"	n° 1	
PICKOT Auguste	CCT	"	n° 1	
St-JEAN-LOUIS	CCTP	"	n° 1	
JOYEUX Georges	CCT	"	n° 2	
MELOT Henri	CCT	"	n° 2	
LOUIS Emile	CT	"	n° 2	
HERBELOT Marcel	CT	"	n° 2	
DEGUILHEM Pierre	CT	"	n° 2	
FOURNIER André	CT	"	n° 2	
GAYOUT André	CT	"	n° 2	
SEBILLE Lucien	CT	"	n° 2	
ENOUX Henri	CT	"	n° 2	
COSSINET Alexandre	CT	"	n° 2	
SIVOT Roger	CT	"	n° 2	
BESANCON Roger	CT	"	n° 2	
GABORET Aristide	CT	"	n° 2	
GRIBOUX Georges	CT	"	n° 2	
BRUN Marat	CT	"	n° 2	
GERARD Philippe	CT	"	n° 2	
OLIVOT François	CT	"	n° 2	
BOUILLOT René	SUPTX	"	n° 1	
NOTTIN Louis	SUTX	"	n° 3	
PELISSIER Léon	SCEQ	"	n° 3	
MAGNE Nicolas	CTP	"	n° 1	
THOMAS Fernand	CT	"	n° 1	
CHARRIER Pierre,	KP SES	"	n° 1	
LAUNAY Léon	K SES	"	n° 1	
CLERC Joseph	KAD	"	n° 1	
MAMESSIER René	AISU	"	n° 1	
MULLER Georges	AISU	"	n° 1	
PETIT Emile	SUP	"	n° 1	
LAFOND Lucien	KAD	"	n° 1	
TACNET Henry	ATT	"	n° 1	
LENOBLE Léonard	SU	"	n° 1	
BRIQUET Eugène	OI	"	n° 1	
VIEUX Henri	O2	"	n° 1	
MONTAGNE Arthur	AIO	"	n° 1	

ainsi que les autres agents S.E.S. d'astreinte au moment considéré.

L'adresse des agents de l'échelon de reconnaissance est précisée sur l'annexe n° I.

Lieu de rassemblement.

Tous les agents désignés ci-dessus se présentent le plus rapidement possible à l'endroit ci-dessous désigné:

ROUTE NATIONALE n° 5 - CARREFOUR de la PASSERELLE de VILLENEUVE TRIAGE, devant la Coopérative "LE REGULATEUR".

.....

MM. BOURBOUZE
PELISSIER
NOTTIN

sont chargés de s'y rendre particulièrement rapidement afin d'assurer la permanence.

-MM. BOURBOUZE, PELISSIER et NOTTIN prennent le nom de chaque agent qui se présente, ainsi que l'heure de son arrivée.

-Ils attendent, sur place, l'arrivée de M. le Chef d'arrondissement ou d'un de ses adjoints, ou de M. DINARD, Sous-Ingénieur, et se mettent alors à leur disposition.

-Si un agent arrive au lieu de rassemblement avant eux il attend l'arrivée du premier de l'un d'eux pour se faire reconnaître avant de partir accomplir sa mission.

-Si plusieurs agents arrivent avant l'un d'eux, un seul reste à attendre l'arrivée du premier des agents de la permanence (MM. BOURBOUZE, PELISSIER ou NOTTIN); il opère alors comme il est prescrit ci-dessus aux agents de permanence; dès qu'il a pu se faire connaître lui-même par un agent de la permanence et lui a répercuté les noms des agents qui se sont déjà fait pointer et sont partis accomplir leur mission, il part à son tour effectuer la sienne.

Mission des agents de reconnaissance.

Chaque agent de 1^{er} échelon de reconnaissance possède :

- une consigne écrite fixant sa mission de reconnaissance (consigne n° I)
- un schéma des gares de Villeneuve sur lequel il indiquera les positions approximatives des dégâts constatés.

Cette première reconnaissance consistera à recueillir très rapidement des renseignements:

1^o- sur les destructions constatées :

- a) coupures de voie (points isolés et zones semblant entièrement bouleversées).
- b) démolition de bâtiments (partielles ou totales).
- c) autres destructions constatées (pylones, lignes électriques, conduites d'eau, etc..)/
- d) dégâts aux installations de signalisation, téléphonique et éclairage (reconnaitssances par les agents S.E. et S.M.)

2^o- Sur l'état de tous les magasins d'outillage des brigades et la possibilité de récupérer ledit outillage;

3°- sur la présence de morts ou blessés.

L'agent prendra des notes écrites au fur et à mesure de ses constatations.

Il reviendra le plus rapidement possible au lieu de rassemblement : ROUTE NATIONALE n° 5 - CARREFOUR PASSERELLE - LE REGULATEUR pour rendre compte et se mettre à disposition des dirigeants présents.

Zones de reconnaissance :

L'étendue des gares de Villeneuve est divisée en zones de reconnaissances attribuées à divers agents comme il est spécifié ci-dessous :

1° - VOIE et BATIMENTS.

- Zone 1 : aller : Voies IR-2R (P.K. 9.500-12.600 (CCT CHATELLIER
retour : Voies IL-2L (CT
- Zone 2 : aller : Voies IR-2R (Km. 12.600-Poste V (CCT JOYEUX
retour : Voies IL-2L (CT
groupe de voies et communica-
tions entre P.V. et Villeneuve-
St-Georges.
- Zone 3 : aller : Voie IR (Poste V - Km.16.650 (CCT Saint-Jean
retour : Voies 2R-2L (Km. 16.650-Poste V (CT
Voies Corbeil
et faisceau P.V.-P.VI
- Zone 4 : aller : V.IM-2M (P.K. 9.500-12.600 (CCT PAVEYRANNE
retour : faisceau de (Prairie entre
réception (Poste T (CT
faisceau (et Poste S
impair
- Zone 5 : aller : faisceau de remisage de (CCT PICHOT
Prairie
retour : faisceau du Petit Entretien (CT
Bâtiments du M.G. et du Petit
Entretien
- Zone 6 : faisceau pair de Prairie (CCT ROUX
Poste O au Poste N
faisceau de réception pair (CT
du Poste N au poste I
- Zone 7 : aller : Dépôts -voies, ponts (CCT COUTANT
réservoirs, bâtiments
retour : Raccordements Ceinture (CT
Ouest et Est
Parc Divisionnaire: bâti-
ments, dépôts matériaux

Zone 8 : aller	: V.IM-2M (P.K. 12.600-P.V.	{	
	retour : faisceau pair de réception des trains V.I01-I03-I05-I07	{	CCT FEMINIER
	Quai de transbordement pair	{	CT
Zone 9 : aller	: faisceau de réception des trains de Bercy	{	SUPV RENAUD
	faisceau de réception des voies de ceinture : P.P., V.I. et 2	{	CT
	de Valenton au P.I.	{	
retour	: faisceau des omnibus	{	
	Chantier des Combustibles	{	
Zone IO:	Faisceau impair de Villeneuve-Triage.	{	CCT VIAL
		{	CT
Zone II :	Faisceau pair de Villeneuve-Triage	{	CCT INSBERQUE
		{	CT
Zone I2 :	Bâtiments et Voies V.V.O.	{	SUT BOUILLOT
	-d°- V.V.I.	{	CT
Zone I3 :	Centre d'Oeuvres	{	SCCT VERRAIN
		{	CT

2°- INSTALLATIONS HYDRAULIQUES

Zone H :	stations de pompage	{	CT MAGNE
	réservoirs V.V.I.	{	CT THOMAS
	conduite d'aspiration	{	
	conduite de distribution	{	
	Dépôt	{	
	réservoir dépôt	{	

3° - INSTALLATIONS S.E.S.

Zone S.I. - Poste de commandement de Triage	{	KP CHARRIER
	{	AISU
Zone S.2. - V.IR-2R - P.K. 9.500-12.600	{	SUP PETIT
Zone S.3. - aller : V.IR-2R (P.K. 12.600 à	{	
retour: V.IR-2L (Villeneuve-	{	AISU MATTESSIER
St-G.	{	
Zone S.4 - de Villeneuve-Saint-Georges au Poste VI.	{	signalisation
	{	(KAD LAFOND
	{	aiguilles
	{	(téléphonie

.....

• • • • •

CHAPITRE III.

Composition : en plus du personnel composant l'échelon de reconnaissance désigné nominativement ci-dessus, les agents des brigades et équipes ci-dessous se rendent de leur propre initiative au lieu de rassemblement dès que le bombardement est terminé et se présentent à la permanence, Route Nationale n° 5, Carrefour de la Passerelle - Régulateur.

-Agents et auxiliaires des 6,6a,6b,7,7a,7b,7c;7d, 8, I V.M.T.
cantons de la voie.

-Agents des 6,7,52,62 et 81 brigades S.E.S.

Une consigne individuelle sera remise à chacun de ces agents pour lui notifier l'obligation de se rendre immédiatement au lieu de rassemblement (Consigne n° 4)

Il sera fait appel, de plus :

- à M. MATHIEU, CDTP,
- aux agents des 3^e, 4^e et 5^e cantons P.L.,
- à la 2^eme V.M.C.,
- au SUPV FAUCHEUX
- à M. MONATTE, CDTP et à 35 agents de S.II
- aux entreprises ayant contracté un contrat de secours pour réparations éventuelles des installations de voies ferrées:

(Entreprise DROUARD : 50 hommes)
(Entreprise SAIGNAT : 50 hommes).

-à M. AUBERT, Inspecteur Divisionnaire S.E.S.

-à M. DUBAN, CDTP, à BRUNOY

-à MM.	BOUISSON, PI)	
	BEAUQUIS, PI)	
	PICAUD, PI)	
	DUDRAGNE, PI)	
	PARSON, PI)	"A"
	DEVIN (Ffons PI)	
	LEAU, Em)	
	MARECHAL, Em)	
	GILLES, Gérant du P.D.I)	

Alerte du personnel du 1er échelon.

Le personnel du 1er échelon d'exécution sera alerté à la diligence du Chef d'arrondissement ou d'un de ses Adjointe, ou de M. DINARD, dans les conditions suivantes :

- M. MATHIEU, CDTP, par planton.
- M. MONATTE, CDTP, par téléphone, il aura à alerter en plus de ses 35 hommes, tous les agents visés en "A".
- 2^eme V.M.C. par planton.
- Le SUPV FAUCHEUX par téléphone à la gare de COMBS-la-VILLE.
- les Entreprises par téléphone.
- M. AUBERT, par téléphone à la gare de Paris.
- M. DUBAN par téléphone à la gare de BRUNOY.

.....

(L'annexe n° 2 précise les adresses domiciliaires et téléphoniques et les consignes d'application - Consignes n°5 et 6).

Rassemblement du Personnel.

Les agents se rassemblent à la permanence (Route Nationale n° 5) -Carrefour de la Passerelle - Régulateur) et s'y groupent par brigade en attente des ordres.

Les Chefs et sous-chefs de brigade se font reconnaître à la permanence et indique le n° de leur canton et leur effectif; ils se tiennent ensuite en attente à proximité du P.C. Chantier,

Poste de Commandement du Chantier (I)

Un local pour y installer le poste de commandement du chantier sera choisi après obtention des renseignements recueillis par l'échelon de reconnaissance. Le choix du local dépendra de l'emplacement des zones des principales destructions et des possibilités d'y accéder et d'y établir les liaisons téléphoniques utiles avec les lignes Etat et S.N.C.F.

Une liaison constante restera établie par planton entre le P.C. Chantier et le lieu de rassemblement initial (permanence) tant que l'emplacement du P.C. Chantier n'aura pas été parfaitement connu de tout le personnel intéressé par la présente consigne.

Le personnel affecté au P.C. chantier est, en principe, celui précisé au Chapitre V.

Liaisons téléphoniques de chantier.

Le P.C. Chantier, après dépouillement des renseignements donnés par l'échelon de reconnaissance "détermine les divers chantiers à créer et fixe les liaisons téléphoniques à réaliser immédiatement par le personnel S.E.S.

Composition des équipes de réparations.

Le P.C. Chantier fixe l'importance et la composition des équipes selon la répartition des chantiers.

(I) - Dans la suite de la Consigne, le Poste de Commandement sera désigné sous l'appellation "P.C. Chantier" pour éviter toute confusion avec le P.C. du 1er Arrondissement d'Exploitation, à PARIS.

.....

Chaque équipe reçoit un n° d'ordre; chaque chef d'équipe CDT, PI, SUPV reçoit une fiche donnant la composition numérique de l'équipe et son lieu d'affectation (annexe n° 3) le P.C. garde trace des renseignements portés sur cette fiche.

Contrôle des effectifs.

Arrivé sur le lieu de travail le Chef d'Equipe (CDT, PI, SUPV) dresse avec la collaboration des Chefs de brigade, représentants et Chefs de chantier des entreprises, la liste nominative de leurs équipes (feuille d'attachements).

Un appel nominatif a lieu à l'origine de chaque séance de travail.

Transports.

Le Chef d'Arrondissement ou un de ses adjoints donne les ordres utiles au rassemblement des véhicules automobiles de l'Arrondissement.

Les Entreprises transportent leur personnel par leurs propres moyens : camions, camionnettes. En cas d'impossibilités elles font appel à la S.N.C.F.

Le personnel de S.II et de D.I2I est acheminé par un train de service demandé sur l'initiative du P.C. Chantier. M. MONATTE aura la direction de ce train et s'entendra avec M. MATHIEU pour ramasser au passage du personnel.

Outillage et vivres.

Les agents et les ouvriers d'entreprises alertés devront être munis d'une pelle et d'une pioche, ainsi que des vivres leur sont nécessaires pour la journée de travail à venir.

CHAPITRE IV.-

Deuxième échelon d'exécution.

Composition.- En plus du personnel composant le personnel de reconnaissance et le 1er échelon d'exécution tels qu'ont été précisés aux Chapitres 2 et 3 précédents, les agents des brigades et équipes ci-dessous sont alertés pour venir renforcer et constituer le 2ème échelon d'exécution :

- 30 agents de S.I3 avec MM. TERRAIL, BODEREAU, GARNIER, MAIGRE et DUFORT;
- 40 agents de S.I4 avec MM. JULIEN, VERJUS, BOYAUD;
- 25 agents de S.I5 avec M. CHOYER.
- 30 agents de S.I6 avec M. ORBIN.
- 20 agents de S.I7 avec MM. SEIENCE et BONIN.

- 25 hommes de S.I.8 avec MM. CHAPUT et DESLETTRES;
- 15 hommes de l'Equipe Spéciale Voie de l'Arrondissement avec M. HABERT,
- 15 hommes de l'Equipe Spéciale Voie de S.I.5
- 50 hommes de l'Entreprise DESCHIRON (contrat de dépannage)
- +50 hommes de l'Entreprise DUMEZ (contrat de dépannage)
- 25 hommes de l'Entreprise DEHE (contrat de dépannage)
- 350 hommes environ des Entreprises :

DROUARD (en sus de ceux de son contrat de dépannage)
DUMEZ (-----d°-----)
DEHE (-----d°-----)
Société Moderne d'Entreprises, STEEG, DELOBEL, BASTE,
CARRE, RAULT, RATTON, GRAILLOT, JARDIN & BILLARD, Sociétés des
Routes Economiques, DILLY, LENOBLE, FAUREAU, HORY, LABUSSIÈRE.

Alerte du personnel du 2ème échelon.

Le personnel du 2ème échelon d'exécution sera alerté à la diligence du Chef d'Arrondissement ou d'un de ses Adjoints ou de M. DINARD, par téléphone, conformément aux précisions de l'annexe n° 4.

Rassemblement du Personnel, Poste de commandement, liaison téléphonique de chantiers, Composition des équipes de réparations, contrôle des effectifs, Transport, Outillage et Vivres (Voir chapitre III, mêmes dispositions à prendre).

CHAPITRE V -

Organisation du travail : Poste de commandement du Chantier

Le P.C. Chantier, installé comme il est dit au Chapitre III, est composé, en principe, comme suit :

Le Chef d'Arrondissement ou un de ses Adjoints,
M. DINARD SIGSNH
M. MONNIER SCSN
AUBERT, Ins. Div. SES
MINARD. SISBA, dès qu'il sera dégagé de sa mission de l'équipe fixe de secours de Villeneuve-Triage
LEAU et MARECHAL, Secrétariat,
GILLES, approvisionnement matériaux et outillage
PELISSIER, téléphoniste
DEVIN, MARCHAND, PI et 3 agents (ravitaillement)
5 agents des brigades de V.V.T. (service de liaison de renseignement,)

Le P.C. Chantier sera relé le plus rapidement possible par téléphone aux lignes Etat et lignes S.N.C.F.

Reconnaissance détaillée des destructions.

Dès que les renseignements résultant de la première reconnaissance sont reçus, le P.C. Chantier dresse le plan de la reconnaissance détaillée à faire de jour, pour préciser d'une part les besoins en main-d'oeuvre et en matériaux, d'autre part pour permettre de discuter avec les autres services le programme de remise en état.

Des zones de cette 2ème reconnaissance seront ainsi fixées et confiées aux CDT présents assistés des PI, SUPV, et CCT disponibles.

Chaque agent chargé de la reconnaissance sera muni d'un plan à l'échelle de 0,001.

La reconnaissance précisera les renseignements suivants:

- a)- repérage approximatif des points de chute des bombes en notant les bombes non explosées;
- b)- dimensions approximatives des entonnoirs pour déterminer les cubes de remblai nécessaires;
- c)- nombre de wagons à relever par le Sergide du Matériel et Traction et indications succinctes à leur sujet;
- d)- longueur des coupures de voie et ordre de grandeur du matériel à utiliser pour assurer la continuité;
- e)- nombre et caractéristiques des appareils avariés, consistance approximative des avaries et ordre de grandeur du matériel à utiliser pour la remise en état;
- f)- indications concernant les égoûts, conduites d'eau, réservoirs, canalisations électriques;
- g)- indications sommaires sur l'importance et la nature des avaries de ponts, bâtiments, postes d'enclenchements, halls, magasins, ateliers;
- h)- indications intéressant les installations de sécurité SM-S.E., y compris l'ordre de grandeur du matériel de remise en état.

Personnel utilisé à cette reconnaissance.

- CDT et PI non utilisés à la direction des premières équipes mises en action;
- SUPV et CCT disponibles,
- INS, S/INS et KP, K et K/D du S.E.

Programme des réparations.

En possession des renseignements obtenus à la suite de deuxième reconnaissance, un avant-programme de réparations est établi au P.C. Chantier.

Il est ensuite examiné au cours d'une Conférence réunissant les Chefs d'arrondissement intéressés, puis définitivement arrêté avec toutes précisions sur l'ordre de priorité des réparations, il est ensuite soumis à l'U.A.B. et mis en application.

EXECUTION des REPARATIONS.

a) Direction des Equipes.

La direction des équipes est confiée dans l'ordre de leur arrivée à :

MM. MONNIER,	SCSN	MM. BONIN	CDT
MANUEL,	CDT	CHLPUT	DDT
TAILLOND	CDTP	DESLETTRES	CDT
MATHIEU	CDTP	ORBAN	CDT
MONATTE	CDTP	BEAUQUIS	PI
DUBAN	CDTP	BOUISSON	PI
GARNIER	CDT	FICAU	PI
BODEREAU	CDT	DUDRAGNE	PI
VERJUS	CDT	HAIGRE	PI
BOYAUD	ATT	VATRE	PI
CHOYER	CDT	BOUVET	PI
HABERT	CDT	CORDIER	PI

soit 24 dirigeants qui disposent pour encadrer les équipes de voie, des PI Voie et SUPV:

BOURBOUZE	BARDIN
PARSON	LACOUR
GANDOIS	BERNOT
FAUCHEUX	PARAYRE
DUFORT	GIRARD

MM. TERRAIL, JULIEN, SEIENGE sont chargés de la surveillance de groupe d'équipes désignées par le P.C. Chantier.

b) Matériaux et outillage.

M. GILLES du P.D.I. est chargé spécialement de centraliser les besoins en matériaux, de reconnaître les possibilités locales (P.D.I. stocks des cantons) et, en liaison avec les bureaux de V.B.I. de demander d'urgence les compléments indispensables.

En ce qui concerne l'outillage, chaque agent ou ouvrier vient sur les lieux avec une pelle et une pioche. L'outillage spécial ou de remplacement est approvisionné par les soins du P.C. Chantier par recours aux entreprises ou aux magasins de la région.

c-) Remblais et ballast

Le SUTX NOTPIN, dès qu'il est dégagé de sa mission de permanence au lieu de rassemblement, s'assure :

- des possibilités d'accès aux dépôts de scories, de sable et de ballast;
- des possibilités de chargement : wagons à récupérer, etc...
- et renseigne le P.C. Chantier.

M. RODOT, CDT, prend la direction de ce service dès qu'il est dégagé de sa mission de l'équipe mobile de secours de Ville-neuve-Triage (consigne n° 7)..

d)- Equipes de secours.

Dès que la mission des équipes de secours est terminée, les agents V.B. rejoignent le P.C. Chantier (consigne n° 7)

e)- Formation des équipes - Bureau d'embauche.

Les équipes sont rassemblées à proximité du P.C. Chantier dans un endroit désigné par lui et où fonctionne un bureau d'embauche.

Le P.C. Chantier donne aux Chefs d'équipes une fiche comportant les noms du personnel d'encadrement et le lieu de travail (annexe n° III). Un double de cette fiche reste au bureau d'embauche. Des plantons conduisent les équipes sur le lieu de travail, si cet accompagnement est nécessaire.

Le bureau d'embauche conserve trace de toutes les opérations de son ressort.

f)- Organisation du travail.

En principe et sous réserve de décisions spéciales pouvant intéresser, par exemple, le rétablissement de la circulation sur voies principales ou sur un itinéraire essentiel il n'y a pas de travail de nuit. Mais, dès que les effectifs le permettent, le travail des équipes doit être organisé en deux postes: un poste de matinée et un poste de soirée.

g)- Compte-rendu.

A la fin de chaque poste de travail, les chefs d'équipe se réunissent au P.C. Chantier pour rendre compte du travail exécuté et des effectifs employés et recevoir des ordres pour la période de travail suivante.

Ravitaillement et logement.

Chaque agent ou ouvrier vient le premier jour avec les vivres qui lui sont nécessaires pour 24 heures; par la suite le personnel est ravitaillé sur place.

Le personnel qui ne peut normalement rentrer prendre

ses repas à sa résidence est hébergé soit sur les lieux, soit à proximité.

La consigne n° 8 règle ces questions de ravitaillement et de logement.

Mesures d'ordre intéressant le P.C. Chantier

a) Programme d'exécution

Le P.C. Chantier établit ainsi qu'il est précisé au § programme de réparation (Chapitre V) le programme d'exécution des remises en état et le tient à jour des réalisations effectives.

b)- Journal de Chantier.

Il est tenu au P.C. Chantier un journal où sont relevés tous les incidents, les ordres reçus, les décisions supérieures ou inter-services et d'autres faits intéressants, tels que :

- heures d'enlèvement des bombes non explosées,
- dates et heures d'intervention pour l'enlèvement des bombes non explosées;
- dates et heures de reddition des voies, faisceaux ou installations diverses.
- mémoires des conférences tenues,
- etc...

c)- Personnel

Chaque jour les feuilles d'attachement des diverses équipes sont dépouillées au P.C. Chantier et une feuille d'attachements récapitulative est tenue :

1°- par Section V.B.

2°- par entreprise.

Un état de la constitution des équipes est établi d'après les duplicata des fiches remises à chaque équipe et des renseignements donnés en fin de séance de travail par les chefs d'équipes.

d)- Matériaux

Un état est dressé avec les renseignements obtenus à la suite des reconnaissances donnant la liste des chantiers et sur lequel figure également la liste sommaire des matériaux nécessaires à la réparation : cubes de remblais, liste de matériaux, numéro de l'équipe chargée de la réparation de chaque chantier et effectif journalier occupé à chaque chantier (annexes n° 1 et 2).

Un état semblable est dressé pour les chantiers de réparations des installations de sécurité : block, signalisation, téléphonique, (annexe n° 3).

Un état récapitulatif des matériaux demandés, reçus et mis à disposition des équipes est également tenu à jour (annexe n° 4).

Questions diverses.

Les autres questions pouvant intéresser le chantier proprement dit et le personnel de secours sont réglées à la diligence du P.C. chantier qui établit, le moment venu, les consignes d'application utiles.

8 JUL 1944

ANNEXE 1

ANNEXE

Dep G

Pièce

N° 6157

57

A dresses de tous les agents de l'échelon de reconnaissance :

M.M. DINARD,	SIGSNH	2, Rue Corbinau, Paris (la nuit 592)
MONNIER,	SCSN	Hôtel des Trois Gares, 1, rue Jules César Paris. Tél. DID. 01.70
TAILLAND,	CDTP	8, avenue de Choisy, Villeneuve-Triage
MANUEL,	CDT	54, rue Gambetta, Villeneuve-St-Georges
BOURBOUZE,	PI	246, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges (nou- velle cité)
CHATELLIER,	CCT	28, avenue Carnot, Villeneuve-St-Georges
PAVEYRANNE,	CCTP	Ancien P à N 5 au pont de Pompadour, à CRETEIL.
ROUX,	CCTP	244, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges.
RENAUD,	SUPV	59, rue Parmentier, au Val Pompadour par Valenton
PLUCHOT,	CCT	3, rue Franklin, Villeneuve-St-Georges
FEMINIER,	CCTP	4, Place Hector Berlioz Villeneuve-St-Georges
VIAL,	CCT	244, Rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
COURANT,	CCT	2, Rue Charles Bernard, Villeneuve-le-Roi
ANSBERQUE,	CCT	288, rue Jean Jaurès Maisons-Alfort.
VERAIN,	SCCT	244, rue de Paris, Bât. A Villeneuve-St-Georges
JOYEUX,	CCT	132, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
PICHOT,	CCT	13, rue de l'Est à Villeneuve-Triage
SAINT-Jean,	CCTP	Cité du Moulin de Senlis. Montgeron
JOYEUX,	CCT	132, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
MELLOT,	CCT	27, Rue Colbert, Croenes.
LOUIS,	CT	47, avenue de Choisy, Villeneuve-Triage.
HERBELOT,	CT	Rue Eugène Sue, Villeneuve-St-Georges
DEGUILHEM,	CT	10, rue Guynener, Villeneuve-St-Georges
FOURNIER,	CT	2, rue du Foyer Villeneuve-St-Georges
GAYOUT,	CT	23, rue du Président Wilson, Villeneuve-St- Georges
SEBILLE,	CT	30, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
ENOUX,	CT	14, rue Bernard Palissy, Villeneuve-St-Georg
COSSINET,	CT	8, rue du Maréchal Foch, Villeneuve-St-Georg
SAVOT,	CT	25, rue Curie, Val Pompadour par Valenton.
BESANCON,	CT	244, Rue de Paris, Villeneuve-St-Georges.
GABORET,	CT	117, avenue de Choisy, Villeneuve-Triage
GRIBOUX,	CT	2, rue Sully, Villeneuve-St-Georges.
BRUN, Marat	CT	132, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
GERARD,	CT	57, avenue de Choisy, Villeneuve-Triage
OLIVOT,	CT	40, rue Balzac, Villeneuve-St-Georges
BOUILLOT,	SUPTX	41, rue Bernard Palissy, Villeneuve-St-Georges
NOTTIN,	SUTX	60, avenue de Valenton, Villeneuve-St-Georges
PELISSIER,	SOEQ	10, rue du Presbytère, Villeneuve-Triage
MAGNE,	CT	18, rue J. J. Rousseau, Villeneuve-St-Georges
VITALE,	CT aux.	3, rue Aumaître, Paris (3°)

.....

CHARRIER	KP	12, Rue J. Jaurès, Villeneuve-St-Georges
LAUNAY,	K	244, Rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
CLERC,	KAD	5, rue J.J. Rousseau, Villeneuve-St-Georges
MAMMESSIER,	AISU	242, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
MULLER,	AISU	10, rue Eugène Sue, Villeneuve-St-Georges
PETIT,	SU	244, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
LAFOND,	KAD	46, rue du Chateau, Villeneuve-St-Georges
TACNET,	ATT	23, Rue Georges Picot, Villeneuve-St-Georges
LENOBLE,	SU	9, rue J.J. Rousseau, Villeneuve-St-Georges
BRIQUET,	01	244, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
VIEU,	02	244, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
MONTAGNE,	AIO	3, rue M. Seguin.

BOMBARDEMENT AERIEN DES GARES DE VILLENEUVE-ST-GEORGES et TRIAGE

ANNEXE

ANNEXE II

Adresses du 1er Echelon Exécution

Adresses des personnes à alerter :

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
- 6 JUL 1944	
Wpt (7)	Place
N° 6.157	57

M.M. MATHIEU	CDTP	44, Rue des Rosiers Alfortville	Tél.Ent.16.92
MONATTE	CDTP	1, Rue Corbineau Paris	Tél.Did.85.10
		et 86.10 - DID. 03.04 - Poste 8403	
FAUCHEUX	SUPV	12, route de Corbeil Quincy-sous-Sénart	(S.et M.)
DUBAN	CDTP	52, Rue de Cercoy Brunoy	
AUBERT	INS.DIV	24, Rue du Niger. Paris	(12°)
BEAUQUIS	PI	66, rue de Charentonneau Maisons-Alfort	
PICAU	PI	31, Boulevard de Charonne. PARIS	(II°)
DUDRAGNE	PI	71, Boulevard Poniatowsky. PARIS	(12°)
PARSON	PI	4, Rue Hector Malot. Paris	(12°)
DEVIN	PI	72, rue Crozatier, à Paris	(12°)
LEAU	Em	26, rue Charles Baudelaire. PARIS	(12°)
MARECHAL	Em	47, avenue Gambetta. PARIS	(20°)
GILLES, Gérant du P.D,		16, passage Gatbois PARIS	(12°)
BOUISSON,	PI	67, Boulevard de Reuilly, PARIS	(12°)

M.M. DRUMETZ, Représentant de l'Entreprise DROUARD, rue Albert Moreau, à MELUN (Tél. 667).

GENTON, Représentant de l'Entreprise DROUARD, 16, Boulevard de Picpus, à PARIS (12°) (Tél. Did. 41.55).
Bureaux : 4, Boulevard Diderot (Tél. Did. 22.37)

SAIGNAT, 68, rue Molière à Ivry (Tél. Ita. 23.01).

ALLONCLE, Représentant de l'Entreprise SAIGNAT - Tél. Ent. 04.11.

BOMBARDEMENT AERIEN DES GARES DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES-TRIAGE

E C H E L O N de R E C O N N A I S S A N C E

CONSIGNE INDIVIDUELLE n° I

des Agents chargés des missions de Reconnaissance

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
- 6 JUL 1944	
Dep G	Pièce
N° 6157	57

M.

(Grade)

adresse :

DOIT :

- dès la fin du bombardement aérien qu'il situera avec ou sans certitude absolue dans la zone de Villeneuve-St-Georges Villeneuve-Triage, se rendre le plus rapidement possible au point de ralliement suivant, porteur de son casque et, la nuit, de sa lanterne à acétylène occultée :

ROUTE NATIONALE n° 5 - CARREFOUR de la PASSERELLE de TRIAGE "LE REGULATEUR" où sera installée une permanence composée de M.M. BOURBOUZE, PELISSIER ou NOTTIN;

- s'il trouve un agent de la permanence arrivé avant lui, lui donner son nom, attendre l'arrivée d'un agent non chargé de mission que la permanence lui désignera et partir immédiatement remplir sa mission ci-dessous précisée :
- s'il ne trouve aucun agent à la permanence, attendre l'arrivée du premier de l'un d'eux et opérer comme il est dit précédemment, s'ils sont plusieurs agents chargés de missions ou non chargés de missions en attente d'un agent de la permanence, il suffit qu'un seul attende l'arrivée d'un agent de la permanence pour lui remettre les noms des agents arrivés et repartis et assurer la permanence;
- se faire désigner par les agents de la permanence un cantonnier pour l'accompagner;
- dès qu'il s'est fait ainsi reconnaître au lieu de rassemblement, partir remplir la mission ci-dessous :

parcourir la zone suivante :

.....

- noter par écrit au cours de sa reconnaissance :

- a)- voies : les coupures isolées ou les zones entièrement détruites.
 - fixer sur le plan ci-joint, autant que possible, les points de chute de bombes et les coupures de voies;
 - noter les autres destructions : pylônes, lignes électriques, conduites d'eau, bâtiments, incendies, etc...
 - reconnaître les magasins d'outillage des brigades et la possibilité de récupérer cet outillage.
- b)- S.E. : les destructions visibles de la signalisation de la téléphonie, de l'éclairage, sans s'attarder à du détail.
- c)- S.M. : les avaries ou destructions importantes de la signalisation, les embranchements et les transmissions mécaniques sans s'attarder aux détails.

(rayer les paragraphes inutiles).

- déceler, le cas échéant, les blessés et les morts sans se retarder dans l'exécution de sa mission.
- et REVENIR le plus rapidement possible au lieu de rassemblement;

ROUTE NATIONALE n° 5 - CARREFOUR de la PASSERELLE de TRIAGE MAGASIN " LE REGULATEUR".

pour rendre compte et se mettre à disposition du poste de commandement du chantier.

BOMBARDEMENT AERIEN DES GARES DE VILLENEUVE-St-GEORGES & TRIAGE

ANNEXE

E C H E L O N d e R E C O N N A I S S A N C E

NORD - TRIAGE	
Service Control	
- 6 JUL 1944	
Rég. (Y)	Pièce
N° 6.157	57

CONSIGNE INDIVIDUELLE n° 2

des agents non chargés de mission

M.

Grade :

adresse

Tél.

DOIT :

- dès la fin d'un bombardement aérien qu'il situe avec ou sans certitude dans la zone de Villeneuve-St-Georges et Villeneuve-Triage, se rendre le plus rapidement possible au point de rassemblement suivant muni de son casque et, la nuit, de sa lanterne à acétylène occultée.

ROUTE NATIONALE n° 5 - CARREFOUR de la PASSERELLE de TRIAGE et du MAGASIN "LE REGULATEUR".

- attendre l'arrivée de M.M. les Ingénieurs et de M. DINARD, Sous-Ingénieur, se mettre à leur disposition.
- se mettre à disposition d'un agent de la permanence
(rayer les mentions inutiles)

E C H E L O N de R E C O N N A I S S A N C E

CONSIGNE n° 3

des agents de permanence

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
- 6 JUIL 1944	
Rég. G	Pièce
N° 6.157	57

M.

Grade

Adresse :

DOIT :

- dès la fin d'un bombardement aérien qu'il situe avec ou sans certitude dans la zone de Villeneuve-St-Georges et Villeneuve-Triage, se rendre très rapidement au point de rassemblement suivant, muni de son casque et, la nuit de sa lanterne à acétylène occultée.

ROUTE NATIONALE n° 5 - CARREFOUR de la PASSERELLE de TRIAGE et du MAGASIN "LE REGULATEUR".

- prendre le nom de chaque agent qui se présente ainsi que l'heure de son arrivée;
- s'assurer que chaque agent ayant une mission de reconnaissance part bien immédiatement la remplir.
- désigner un cantonnier pour accompagner chaque agent chef de mission en choisissant, si possible, un ~~cantonnier~~ du parcours intéressé;
- noter par écrit tous les renseignements d'ores et déjà portés à sa connaissance
- attendre sur place l'arrivée de MM. les Ingénieurs ou de M. DINARD, SIGSNH.

ANNEXE

BOMBARDEMENT AERIEN DES GARES DE VILLENEUVE-St-GEORGES & TRIAGE

PREMIER ECHELON d'EXECUTION

CONSIGNE n°4

NORD - TRIAGE	
Service Central	
- 6 JUL 1944	
Rég. C	Pièce
N° 6.157	57

M.

Grade

Adresse :

DOIT :

En cas de bombardement aérien qu'il situera avec ou sans certitude absolue dans la zone de Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-Triage :

- se rendre le plus rapidement possible au point de rassemblement suivant :

ROUTE NATIONALE N° 5 - CARREFOUR DE LA PASSERELLE DE TRIAGE "LE REGULATEUR" ou sera installée une permanence composée de MM.BOURBOUZE, PELISSIER ou NOTTIN.

- se mettre à disposition de son chef de brigade ou sous-chef de brigade ou, à défaut, de son chef de district ou de section et attendre les ordres qui lui seront donnés.

Prescriptions particulières pour les dirigeants de brigade.

Dès leur arrivée au point de rassemblement précisé ci-dessus les dirigeants de brigade doivent, après s'être fait reconnaître à la permanence, grouper le personnel de leur brigade respective et préciser à la permanence l'effectif du personnel ainsi rassemblé. Ils se tiennent ensuite en attente des ordres à proximité de la permanence.

BOMBARDÉMENT AÉRIEN des GARES de VILLENEUVE St-Ges et TRIAGE

Ier E C H E L O N d' E X E C U T I O N

ANNEXE

C O N S I G N E n° 5

Alerte du Personnel de S.II
et des agents habitant Paris.

NORD - 1234567	
Service Liaison	
- 6 JUIN 1944	
Rép. G	Pièce
N° 6.157	57

M. MONATTE, Chef de District Ppal, (tél. 8403 de jour et 8421 la nuit) dès qu'il est avisé de la mise en application de la présente Consigne fait alerter par express :

-35 agents de S.II désignés à l'avance.

M. PARSON	PI	4, rue Hector-Malot - Paris (12°)
BOUISSON	PI	67, Bd. de Reuilly à PARIS
PICAU	PI	31, Bd. de Charonne - Paris (11°)
DURAGNE	PI	69-71, Bd. Poniatowski - Paris
DEVIN	PI	72, rue Crozatier - Paris
LEAU	Em	26, rue Ch. Baudelaire - Paris
MARECHAL	Em	47, avenue Gambetta - Paris
GILLES, Gérant du PD		16, Passage Glatbois - Paris

-cherche à entrer en relation avec le P.C. chantier,

-s'assure auprès du P.C. de l'Exploitation des mesures prises pour la mise en marche du train de service pour l'acheminement du personnel de Paris à Villeneuve, mise en marche dont il prend l'initiative, s'il ne peut entrer en relation avec le P.C. Chantier.

-s'entend avec M. MATHIEU, CDTP de Maisons-Alfort pour l'acheminement du personnel de D.I21.

-à l'arrivée à l'un des points accessibles de Villeneuve, se rend immédiatement au P.C. Chantier pour faire part de son arrivée et de celle de son effectif et pour prendre des ordres.

Chaque agent de brigade doit venir avec pelle, pioche, et une journée de vivres.

En cas d'absence de M. MONATTE, celui-ci sera remplacé par M. BOUISSON ou à défaut par M. PARSON, à l'initiative du Chef d'Arrondissement ou de ses Adjointes de M. DINARD.

BOMBARDIEMENT AERIEN DES GARES DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES et TRIAGE

PREMIER E C H E L O N d' E X E C U T I O N

CONSIGNE n° 6

du Personnel de D.I2I

NORD - IER	
Service	
- 6 JUIL 1944	
Rép. G	Pièce
N° 6.157	57

M. MATHIEU, CDTP, Tél. ENT. 16.92, dès qu'il est avisé de la mise en application de la présente consigne,

-fait avertir par express:

les agents de toutes ses brigades sauf la 6ème et M. BEAUQUIS, PI 66, route de Charentonneau, Maisons-Alfort;

-cherche à entrer en relations avec le P.C. chantier et avec M. MONATTE ou son représentant à Paris;

-s'enquiert de l'heure de passage du train de service qui sera incessamment commandé pour acheminer son personnel sur Villeneuve;

-à l'arrivée à l'un des points accessibles de Villeneuve, il se rend immédiatement au P.C. chantier pour faire part de son arrivée et de son effectif et pour prendre les ordres.

Chaque agent des brigades doit venir avec une pelle et une pioche et une journée de vivres.

En cas d'absence de M. MATHIEU, celui-ci sera remplacé par M. BEAUQUIS, ou à défaut par M....., à l'initiative du Chef d'Arrondissement ou d'un de ses Adjoints ou de M. DINARD.

BOMBARDEMENT AERIEN des GARES DE VILLENEUVE-ST-GEORGES et TRIAGE

CONSIGNE N° 7AGENTS DES EQUIPES DE SECOURS

NORD - 1221111	
Service Triage	
6 JUL 1944	
Rép. G	Pièce
N° 6.157	57

Dès que la mission des différentes équipes de secours est terminée les agents V.B. de ces équipes, rejoignent, sur l'ordre du Chef de l'équipe, le P.C. du chantier de réparations.

Agents V.B. faisant partie des équipes de secours :

1°- Equipe fixe de Villeneuve-Prairie.

Chef d'équipe : M. SIGONNEY, CDTP, 8 bis, avenue de Choisy
Villeneuve-Triage.

Chef d'équipe Adjoint : M. EFTHER, SUTX, 2, rue Franklin,
Villeneuve-St-Georges

1° remplaçant : M. ROY, SUTX, 38, rue Guynemer, la Glacière
Montgeron.

2° remplaçant : M. GABORIT, AIO, 244 rue de Paris
Villeneuve-St-Georges.

2°- Equipe fixe de Villeneuve-Triage.

Chef d'équipe : M. MINARD, SISBA, 27, rue des Ecoles
Villeneuve-St-Georges

Chef Adjoint : M. BONTEMPS, CCTP, 246, rue du Pont
Villeneuve-St-Georges.

1° remplaçant : M. JANNIN, CCT, 3, rue Massenet
Villeneuve-St-Georges.

2° remplaçant : M. PILOT, SCCT, P à N 7 bis, Villeneuve-
Triage.

3°- Equipe mobile de Villeneuve-Triage.

Chef d'équipe : M. RODOT, CDT, Maison Marin, la Longuerie
Vigneux-sur-Seine.

Chef-Adjoint : M. BOURGEOIS, SUTX, 38, rue d'Alembert
Villeneuve-St-Georges

1° remplaçant : M. PERAULT, OI, 23, rue Bernard-Palissy
Villeneuve-St-Georges

2° remplaçant : M. TREMBLEAU, MVSP, 6, rue Denis Papin
Villeneuve-St-Georges.

CONSIGNE N° 8

RAVITAILLEMENT et HEBERGEMENT du PERSONNEL

RAVITAILLEMENT.-

NORD - SEVASTOPOL Service Central	
- 6 JUL 1944	
Rég. G.	Pièce
N° 6.157	57

Chaque ouvrier ou agent faisant partie des divers échelons d'exécution devra se présenter au chantier porteur d'une journée de vivres d'une gamelle, fourchette, cuiller et quart.

En outre, il devra posséder des tickets d'alimentation qui compléteront l'attribution complémentaire que consent à la S.N.C.F. le Ravitaillement Général en de telles circonstances.

Organisation du Ravitaillement.

Dès constitution du P.C. chantier M. DEVIN, E, chargé du ravitaillement établira une liaison avec le Service Départemental du Ravitaillement Général de la Seine & Oise - 6, rue Magenta à Versailles - en téléphonant à Monsieur le Colonel GLOXIN - Télé. 40-20 à Versailles, qui dépêchera un de ses représentants sur place pour traiter, en accord avec le PC Chantier, toutes les questions afférentes au ravitaillement du personnel et régler entre autres :

- le déblocage des denrées chez les commerçants ou grossistes du secteur et la délivrance des bons d'achat aux agents S.N.C.F. responsables du ravitaillement général.

Il est convenu que le Service du Ravitaillement prendra à sa charge l'attribution quotidienne de :

90 grammes de viande (par homme
20 grammes de matière grasse (

et se chargera du déblocage du pain et du vin.

Le pain sera fourni par les boulangeries de Villeneuve-St-Georges et des environs alertées et organisées par le service du Ravitaillement Général.

Le vin sera fourni par la Coopérative S.N.C.F. l'UNION à laquelle le service du Ravitaillement fournira les bons de déblocage nécessaires.

Il est convenu que la ration individuelle et quotidienne sera de 1/4 de litre.

La viande sera fournie par le service du Ravitaillement au centre d'abattages de Croissy.

Service du Ravitaillement.-

Ce service sera constitué comme suit :

M. MINARD, SISBA, - dès qu'il sera libéré de ses obligations lui incombant à l'équipe fixe de secours qu'il dirige.

DEVIN, auxiliaire

MARCHAND, PI

EYL, EMP

CLOIX, EM

JULIEN, CCT

COL'S, SCCT

JANIN, SCCT

BOUILLOT, SUPV

ROY SUPV

(dès que ces agents seront dégagés de leur mission de reconnaissance ou d'équipe de secours

et 10 cantonniers.

Ce service fonctionnera au Stade S.N.C.F. de Villeneuve Saint-Georges, où il sera procédé:

-à la réception du ravitaillement : viande, pain, vin, repas préparés;

-à la distribution de la viande et légumes aux cantines et Cuisine Centrale;

-à la répartition des matières premières et des repas par les camions et camionnettes.

Ce service disposera de 3 à 5 camions ou camionnettes suivant l'importance du chantier.

Le P.C. chantier fournira chaque jour au Service du Ravitaillement, les éléments nécessaires pour lui permettre de dresser les programmes d'approvisionnement et de distribution (fiches mod. 8-9)

Chaque chef d'équipe recevra, chaque matin, au P.C. Chantier, en même temps que la fiche d'affectation, un bon à son nom portant indication du nombre de repas qu'il pourra toucher pour son équipe, ainsi que le lieu de distribution. Il remettra ce bon en échange des repas à l'agent chargé de la distribution (modèle n° 7).

L'agent chargé de la distribution remettra tous les bons ainsi recueillis au centre de ravitaillement du Stade, qui justifiera ainsi au P.C. les opérations diverses de son activité.

Confection des repas.-

Selon l'état des lieux et les besoins, les repas seront préparés: -par les cuisines précisées ci-après des réfectoires de Villeneuve-Eriage qui ne seront pas détruites; elles fonctionneront normalement en utilisant les denrées débloquées comme il est indiqué ci-dessus et amenées à pied d'œuvre au moyen de camions S.N.C.F.

1°- Cuisine du Centre d'Ouvriers : possibilité de préparer 2.000 repas (pour 1600 préparés en temps normal).

2°- Cuisine et Dépôt: possibilité de préparer 100 repas (pour 80 en temps normal).

-par la CUISINE CENTRALE S.N.C.F., 3 bis, Chemin d'Aubervilliers à St-Denis (Télé. PLaine 25.63), - en échange des bons de déblocage de viande, pommes de terre et matières grasses que nous fournira le service du Ravitaillement; la cuisine centrale peut assurer la fourniture de 4.000 repas compte tenu de ses obligations courantes.

Ces repas sont contenus dans des récipients fournis par la Cuisine Centrale, à raison de 40 à 50 repas par récipient.

Trois aménagements spéciaux pour les camions destinés à ce transport et permettant le garbage des récipients sont confectionnés et remisés en gare de MAISONS LAFORÉ - annexe V.B.-

Les camions et camionnettes à utiliser seront ceux de la S.N.C.F. et de l'Entreprise SAIGNET.

Petits repas.-

Il est prévu, s'il est nécessaire, des distributions de bouillons ou soupes chaudes confectionnées sur place :

-soit aux cantines,

-soit au Stade S.N.C.F. transformé en cuisine de campagne au moyen de deux cuisines roulantes mises à notre disposition par le Secours National sur appel téléphonique du P.C. Chantier au siège de Versailles: Télé. 40.40.

.....

Le personnel nécessaire à la confection de ces petits repas sera mis à notre disposition par les Equipes Nationales bénévoles de M. MACHIN, Sté Lyonnaise des Eaux à Villeneuve-St-Georges.

Distribution des repas.-

Le mode de distribution sera choisi le moment venu par le P.C. Chantier.

Le service des repas pourra être assuré :

- 1°) dans les réfectoires et cantines S.N.C.F. encore utilisables,
- 2°) dans la tribune couverte du Stade S.N.C.F. équipé à l'aide des tables du marché mises à notre disposition par la municipalité,
- 3°) sur les lieux même du travail.

Les services s'étaleront suivant l'importance des effectifs sur plusieurs heures avec une amplitude maximum de 3 heures (de 10 H.30 à 13 h.30 par exemple). Chacun de ces services comprendra environ 1000 repas.

L'acheminement des repas aux réfectoires ou aux lieux de travail se fera par camion ou camionnette.

HEBERGEMENT.-

Les agents et ouvriers domiciliés au-delà de Montereau et Malosherbes seront en principe hébergés sur place et auront intérêt à se munir d'une couverture.

La municipalité de Villeneuve-St-Georges met dès maintenant à la disposition de la S.N.C.F. la salle du cinéma Kursaal - avenue Carnot qui pourra être transformée en dortoir de campagne, et contenir 300 à 400 ouvriers.

La libération de la salle de son agencement actuel sera fait par la municipalité.

En outre le P.C. Chantier demandera la formation immédiate, selon les besoins du chantier, de trains cantonnement à garer à proximité de Villeneuve-St-Georges:

1 à Maisons-Alfort Pompadour.

1 ou 2 au faisceau de remisage de Villeneuve-St-Georges sur V.M.C.

Le service du Ravitaillement Général fera fournir la paille nécessaire à ces divers cantonnements.

Une réserve de 1.000 kgs est entreposée dès maintenant dans un local du service V.B. en gare de Maisons-Alfort.

- 7 COPIE pour :
- M. le Chef de la Division de l'Entretien
 - M. le Chef de la Division des Etudes V.B.
 - M. le Chef de la Subdivision de la Signalisation
 - M. PIERSON
 - Minute.

25 AVR. 1944

S 2



h. Dugas
2 Années
K23 AVR 1944

NOM TRAVAUX	
28 AVR 1944	
Rep 5	Pièce
N° 6157	58

Monsieur LAPOUCHE,
Ingénieur Principal
Représentant de la S.N.C.F. auprès
de l'E.B.D. LILLE

BOITE BATIMENTS
27. AVR 1944
SECRETARIAT

M. Vigier
28.4
M. Martin
28.4

Suite à votre lettre T EBD n° 286 du 20 courant parvenue le 24.

En règle générale, c'est à M. RIBAUD, Inspecteur SES à la Délégation Technique auprès de l'E.B.D. Lille à se rapprocher des Ingénieurs de la Voie pour obtenir les renseignements demandés par l'E.B.D. au sujet non seulement des dégâts occasionnés par les bombardements, mais encore des mesures d'exécution immédiates prises par les Services locaux. En raison des difficultés de liaison du Service Régional avec les Services Locaux, il nous est en effet impossible de pouvoir vous documenter d'une façon précise sur l'état exact des destructions qui, au surplus, est susceptible de se modifier à tout moment par suite de nouveaux bombardements.

En fait, nous ne pouvons intervenir utilement que pour l'établissement de programmes provisoires de sécurité dans le cas où un poste est totalement détruit. C'est ainsi que pour la gare de LAON, nous étudions actuellement la possibilité de renoncer à l'utilisation des Cabines 1 et 2, cette dernière ayant été totalement détruite et l'accès aux rampes depuis la Cabine 1 étant impossible par suite de la destruction d'un pont.

De même pour le cas de la gare d'HIRSON, nous avons établi un programme de sécurité provisoire prévoyant le remplacement du Poste B (poste d'enclenchement mécanique) par des Serrures Bouré, en simplifiant corrélativement les itinéraires.

En ce qui concerne AULNOYE et TERGNIER, il ne s'agit jusqu'à présent, à notre connaissance, que d'avaries réparables localement pour lesquelles seuls les Services Locaux peuvent utilement intervenir.

Quoi qu'il en soit, je vous tiendrai régulièrement au courant des programmes provisoires que nous serions appelés à faire réaliser.

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division des Etudes EX.,

Signé : PIERSON

M. l'Ingénieur en Chef

A joint lettre pour la C.A.V.

(425)

AI 1944

Minute

ANNEX D

11 MAI 1946

Copied from Chp 2 of Arnold G. B.

~~1-5~~ (1-5) 7 58

2. Perm. of Salouch * La lecture de

Rennix en elot
provisorie de
forte
d'enclementement
en cas
d'induction

Donc le 1^{er} Du 25 Avril 1944 Joul ou
soudain on ~~demus~~ ^{le} ~~cepi~~ ^{va} ~~vous~~
remercier que

~~Il s'agit d'un document qui vient de la collection de
Railroad par le Dr. E. L. Fitch. Tout
poème au-dessus. C'est le document
sur lequel le 28. Avril 1944, le Dr. E. L. Fitch
a écrit qu'il n'est pas le Dr. E. L. Fitch
au-dessus.~~

~~C'est~~ ce n'est que dans le cas ou un
port est ^{totallement} ~~entièrement~~ détruit que
la Division de l'Inde Ex peut
interveni^r utilement pour l'abandon
ou l'achat. Dans les autres cas, il va de
soi appartenir de vous rapprocher de vos
Collègues Ex (et H.T. s'il s'agit d'un dépôt)
pour établir le programme de remise
en état. - Bien entendu, vous
ne renoncerez ni le moins
possible.

De plus, ce qui concerne la zone de l'EBD elle, il convient que vous sachiez que M. Bagibond, par copie de la fiche dont je vous ai demandé l'obtention par note du 28 Avril 1944, afin qu'il puisse faire l'EBD elle au moment

Le Chef de la Division de l'Entretien

4. 8.5

Reusz

9 MAY 1944

COPIE

PARIS, le 25 AVRIL 1944

Monsieur LATOUCHE
Ingénieur Principal
Représentant de la S.N.C.F.
auprès de l'E.B.D. LILLE.

Suite à votre lettre T EBD n° 286 du 20 courant parvenue le 24.

En règle générale, c'est à M. RAIBAUD, Inspecteur SES à la Délégation Technique auprès de l'E.B.D. Lille à se rapprocher des Ingénieurs de la Voie pour obtenir les renseignements demandés par l'E.B.D. au sujet non seulement des dégâts occasionnés par les bombardements, mais encore des mesures d'exécution immédiates prises par les Services locaux. En raison des difficultés de liaison du Service Régional avec les Services locaux, il nous est en effet impossible de pouvoir vous documenter d'une façon précise sur l'état exact des destructions qui, au surplus, est susceptible de se modifier à tout moment par suite de nouveaux bombardements.

En fait, nous ne pouvons intervenir utilement que pour l'établissement de programmes provisoires de sécurité dans le cas où un poste est totalement détruit. C'est ainsi que pour la gare de LAON nous étudions actuellement la possibilité de renoncer à l'utilisation des Cabines 1 et 2, cette dernière ayant été totalement détruite et l'accès aux rampes depuis la Cabine 1 étant impossible par suite de la destruction d'un pont.

De même pour le cas de la gare d'HIRSON, nous avons établi un programme de sécurité provisoire prévoyant le remplacement du Poste B (poste d'enclenchement mécanique) par des Serrures Bouré, en simplifiant corrélativement les itinéraires.

En ce qui concerne AULNOYE et TERGNIER, il ne s'agit jusqu'à présent, à notre connaissance, que d'avaries réparables localement pour lesquelles seuls les Services locaux peuvent utilement intervenir.

Quoi qu'il en soit, je vous tiendrai régulièrement au courant des programmes provisoires que nous serions appelés à faire réaliser.

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division des Etudes EX.

signé : PIERSON

ANNEXE

16 MAI 1944
6187 58

VB.N. de

DECALQUE à M. MARTIN

Remise en état provisoire de postes d'enclenchements en cas de destruction.

Minute

Copie à MM. les Chefs d'Arrondissement (1 à 5)

11 MAI 1944

A la lecture de la lettre de M. Pierson à M. Latouche du 25 avril 1944 dont vous trouverez copie ci-avant, vous remarquerez que ce n'est que dans le cas où un poste est totalement détruit que la Division des Etudes EX peut intervenir utilement pour l'établissement d'un programme provisoire.

Dans les autres cas, il vous appartient de vous rapprocher de vos

collègues EX (et M.T. s'ils'agit d'un dépôt pour établir le programme de
remise en état. Bien entendu, vous me renseignerez sur les mesures envisagées.

De plus, en ce qui concerne la zone de l'E.B.D. Lille, il convient que
vous renseigniez M. Raibaud par copie de la fiche dont je vous ai demandé
l'établissement par note du 28 avril 1944, afin qu'il puisse tenir l'E.B.D. au
courant.

Le Chef de la Division de l'Entretien

Demure

S.N.C.F.

Service central des
Installations Fixes

le DEMAUX

Monsieur GUILLAUME,

Chief du Service de la Voie et des

Bâtiments,

REGION du NORD,

NORD

Service C

11 MAI 1944

Rep 9

N° 6157 58 4

Vtr. TX32

les faire avec soin
dont le contact
à être établi

Gravure
Divers
sur état de
réparation (P. f.)

Clamur

Ainsi que je l'ai fait connaître téléphoniquement le 21 avril à M. DEMAUX, M. le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications, a décidé que la loi du 9 décembre 1943, qui a créé un Service de secours technique, était applicable à la S.N.C.F.

Au cours d'une conférence qui a réuni, sous la présidence de M. MORANE, les représentants de ce Service, du Commissariat à la Reconstruction et de la S.N.C.F., les bases de l'aide qui pourrait être apportée à la S.N.C.F. ont été fixées.

La Direction des équipes de secours technique (M. MONTAGNON, Directeur, 26, rue de la Pépinière - Laborde 32-20) mettrait à la disposition de la S.N.C.F., pour la réparation des dégâts causés par les attaques aériennes, du personnel appartenant à des usines du voisinage, personnel accompagné de ses cadres habituels, et dont nous prendrions la direction technique.

Pour disposer de cette main-d'oeuvre, le Chef d'Arrondissement V.B. intéressé aurait à s'adresser au représentant départemental du Commissariat à la Reconstruction ; ce représentant est, le plus souvent, l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées du Département.

En ce qui concerne le paiement du personnel mis ainsi à notre disposition, j'ai obtenu que nous n'ayons pas à nous en occuper directement, la Direction du Service de Secours technique en ferait son affaire. C'est-elle qui nous présenterait les factures pour recouvrer les sommes qu'elle aurait à payer ; nous n'aurions donc qu'à tenir des attachements pour constater sur ces factures la correction des chiffres effectifs qui s'y trouveront portés.

L'application de ces dispositions offre de l'intérêt parce que la main-d'oeuvre en question serait homogène et surtout encadrée. Il serait donc infiniment désirable que cette organisation soit mise rapidement sur pied, de manière à fonctionner à la première demande. Il est, en effet, entendu que nos Chefs d'Arrondissement auraient, toutes les fois que les établissements qu'ils entretiennent sont importants et menacés, à se rapprocher immédiatement des représentants du Commissariat à la Reconstruction pour établir à l'avance les programmes de mobilisation de main-d'oeuvre, à mettre à leur disposition à la première demande.

Copie à V.B. E, O, S-O et S-E.

CLASSE

Il a été décidé qu'on commencerait à mettre sur pied l'organisation dans les 4 départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise. Dans ces 4 départements, les représentants, desquels il y a lieu de se rapprocher, sont respectivement M.M. ~~DELLAY~~ à LILLE-~~DELLAY~~, à ARRAS - GAZET, à AMIENS et BEDAUX, à BEAUVAIS. ~~DELLAY~~ DELATTRE FONTANA

Vous avez dû d'ailleurs, pour ce qui concerne le Nord, entrer déjà en relation avec M. ~~DELLAY~~, comme je vous l'ai fait demander vendredi par M. DEMAUX. DELATTRE

Je vous prie de prendre immédiatement contact avec les 3 autres Ingénieurs en Chef et de me faire connaître, au fur et à mesure, les difficultés que vous aurez pu rencontrer ou les mises au point qui vous paraissent nécessaires. Je voudrais, en effet, pouvoir insister auprès de M. MONTAGNON pour qu'il étende le plus tôt possible les dispositions de la loi aux autres départements intéressants.

LE DIRECTEUR

non

Copie à M. M.

*Guérin
Pille
Hourvy
de Villèle*

Noté

Chygnon

VBV. ve

en les priant de se rapprocher d'urgence des Ingénieurs en Chef désignés ci-dessus et mettre sur pied, de suite, un programme de mobilisation de la main d'œuvre qui serait nécessaire pour la réparation des éventuels gros vices observés d'urgence ou la liste qui vous a été envoyée il y a quelques jours.

La question résumation de ces travaux est à l'étude.

M. Lami un rapport sur l'état des travaux.

Copie à la lecture (2)

27/1/44.

CLAR

S. M. C. F.

5 Avril 1944

Service Central des
Installations FixesVtv. IX 12
1Monsieur GUILLAUD,
Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments,
REGION du NORD

NORD	
Service	
11 MAI 1944	
Rep	9
N°	6157 58 ^{li}

Ainsi que je l'ai fait connaître téléphoniquement le 21 avril à M. DEBAUX, M. le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications, a décidé que la loi du 9 décembre 1943, qui a créé un Service de Secours technique, était applicable à la S.M.C.F.

Au cours d'une conférence qui a réuni, sous la présidence de M. MORAND, les représentants de ce Service, du Commissariat à la Reconstruction et de la S.M.C.F., les bases de l'aide qui pourrait être apportée à la S.M.C.F. ont été fixées.

La Direction des équipes de secours technique (M. MENTAGNON, Directeur, 26 rue de la Papetière - Laborde 32-20) mettrait à la disposition de la S.M.C.F., pour la réparation des dégâts causés par les attaques aériennes, du personnel appartenant à des usines du voisinage, personnel accompagné de ses cadres habituels, et dont nous prendrions la direction technique.

Pour disposer de cette main-d'œuvre, le Chef d'Arrondissement V.B. intéressé aurait à s'adresser au représentant départemental du Commissariat à la Reconstruction; ce représentant est, le plus souvent, l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées du Département.

En ce qui concerne le paiement du personnel mis ainsi à notre disposition, j'ai obtenu que nous n'ayons pas à nous en occuper directement, la Direction du Service de Secours technique en ferait son affaire. C'est elle qui nous présenterait les factures pour recouvrer les sommes qu'elle aurait à payer; nous n'aurions donc qu'à tenir des attachements pour constater sur ces factures la correction des chiffres effectifs qui s'y trouveraient portés.

L'application de ces dispositions offre de l'intérêt parce que la main-d'œuvre en question serait homogène et surtout encadrée. Il serait donc infiniment désirable que cette organisation soit mise rapidement sur pied, de manière à fonctionner à la première demande. Il est, en effet, entendu que nos Chefs d'Arrondissement auraient, toutes les fois que les établissements qu'ils entretiennent sont ingérables et menacés, à se rapprocher immédiatement des représentants du Commissariat à la Reconstruction pour établir à l'avance les programmes de mobilisation de main-d'œuvre, à mettre à leur disposition à la première demande.

Il a été décidé qu'en commencerait à mettre sur pied l'organisation dans les 4 départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise. Dans ces 4 départements, les représentants, auxquels il y a lieu de se rapprocher, sont respectivement MM. DELATTRE à LILLE, FONTANA à ARRAS, GAZET à AMIENS et DEBAUX à BEAUVAIS.

Vous avez dû d'ailleurs, pour ce qui concerne le Nord, entrer déjà en relation avec M. DELATTRE, comme je vous l'ai fait demander vendredi par M. DEBAUX.

Je vous prie de prendre immédiatement contact avec les 3 autres Ingénieurs en Chef et de ne faire connaître, au fur et à mesure, les difficultés que vous aurez pu rencontrer ou les mises au point qui vous paraissent nécessaires. Je voudrais, en effet, pouvoir insister auprès de M. MONTAGNE pour qu'il étende le plus tôt possible les dispositions de la loi aux autres départements intéressés.

Le Directeur,

" PICHÉE "

Paris, le 27 AVRIL 1944

VR. R/ vc.

Copie à M. JARDON,
FILLI,
HARRY,
de VILLELLE,
ABINE,

en les priant de se rapprocher d'urgence des Ingénieurs en Chef désignés ci-dessus et mettre sur pied, de suite, un programme de la mobilisation de la main-d'œuvre qui serait nécessaire pour la réparation éventuelle des gros centres classés en 1ère urgence sur la liste qui vous a été envoyée il y a quelques jours.

La question rémunération de ces Sociétés est à l'étude.

Se tenir au courant du résultat de vos démarches.

" LECLERCQ "

Copie pour M. LECLERCQ

classer

29/4 20

25 Avril 1944

Service Central des
Installations FixesVtv. 13 M
1Monsieur GUILLEMIN,
Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments,
REGION DU NORD

Ainsi que je l'ai fait connaître téléphoniquement le 21 avril à M. BÉHAUX, M. le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications, a décidé que la loi du 9 décembre 1943, qui a créé un Service de Secours technique, était applicable à la S.E.C.F.

Au cours d'une conférence qui a réuni, sous la présidence de M. BÉHAUX, les représentants de ce Service, du Commissariat à la Reconstruction et de la S.E.C.F., les bases de l'aide qui pourrait être apportée à la S.E.C.F. ont été fixées.

La Direction des équipes de secours technique (M. MATHIEU, Directeur, 26 rue de la Papeterie - Laborde 14-20) mettrait à la disposition de la S.E.C.F., pour la réparation des dégâts causés par les attaques aériennes, du personnel appartenant à des usines du voisinage, personnel accompagné de ses cadres habituels, et dont nous prendrions la direction technique.

Pour disposer de cette main-d'œuvre, le Chef d'Arrondissement V.B. intéressé aurait à s'adresser au représentant départemental du Commissariat à la Reconstruction; ce représentant est, le plus souvent, l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées du Département.

En ce qui concerne le paiement du personnel mis ainsi à notre disposition, j'ai obtenu que nous n'ayons pas à nous en occuper directement, la Direction du Service de Secours technique en ferait son affaire. C'est elle qui nous présenterait les factures pour recouvrer les sommes qu'elle aurait à payer; nous n'aurions donc qu'à tenir des attachements pour constater sur ces factures la correction des chiffres effectifs qui s'y trouveraient portés.

L'application de ces dispositions offre de l'intérêt parce que la main-d'œuvre en question serait homogène et surtout encadrée. Il serait donc infiniment désirable que cette organisation soit mise rapidement sur pied, de manière à répondre à la première demande. Il est, en effet, entendu que nos Chefs d'Arrondissement auraient, toutes les fois que les établissements qu'ils entretiennent sont importants et menacés, à se rapprocher immédiatement des représentants du Commissariat à la Reconstruction pour établir à l'avance les programmes de mobilisation de main-d'œuvre, à mettre à leur disposition à la première demande.

Il a été décidé qu'on commencerait à mettre sur pied l'organisation dans les 4 départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise. Dans ces 4 départements, les représentants, auxquels il y a lieu de se rapprocher, sont respectivement MM. DELATRE à LILLE, FONTANA à ARRAS, GAST à AMIENS et BÉHAUX à BRAYVAIS.

Vous avez dû d'ailleurs, pour ce qui concerne le Nord, entrer déjà en relation avec M. DELATRE, comme je vous l'ai fait demander vendredi par M. BÉHAUX.

Je vous prie de prendre immédiatement contact avec les 3 autres Ingénieurs en Chef et de ne faire connaître, au fur et à mesure, les difficultés que vous aurez pu rencontrer ou les mises au point qui vous paraissent nécessaires. Je voudrais, en effet, pouvoir insister auprès de M. MONTAGNON pour qu'il étende le plus tôt possible les dispositions de la loi aux autres départements intéressés.

Le Directeur,

" PUCHET "

Minute

Paris, le 27 AVRIL 1944

Brul

VE. N/ vo.

RECEVU

Copie à M. JUMER,
FILL,
HARRY,
de VILLIERS,
ALINE,

en les priant de se rapprocher d'urgence des Ingénieurs en Chef désignés ci-dessus et mettre sur pied, de suite, un programme de la mobilisation de la main-d'œuvre qui serait nécessaire pour la réparation éventuelle des gros centres classés en 1^{ère} urgence sur la liste qui vous a été envoyée il y a quelques jours.

La question rémunération de ces Sociétés est à l'étude.

Se tenir au courant du résultat de vos démarches.

" LECLERCQ "

Copie à M. LECLERCQ

Fait

M. Rav

Clam

27/4 as

CLASSER

D. 8.3410/9

V

VR: 42 Tb 6 Pa (buf)
du 5 avril 1944

25 AVR 1944

Affectation d'agents S.M.C.F.
à des travaux de remise en état
nécessités par des attaques
aériennes.-

HAUPTVERKEHRSDIREKTION BRUXELLES

VTV TX 29

392

Par lettre rappelée en marge, la H.V.D. estime que les effectifs S.M.C.F. mis en oeuvre lors des récentes destructions étaient insuffisants et elle demande à la S.M.C.F. de donner des instructions pour que, suivant l'importance des remises en état à effectuer, 500 à 700 agents soient, à l'avenir, affectés à ces travaux.

A l'appui de cette demande, la H.V.D. fait observer que la S.M.C.F. a pu mettre à disposition jusqu'à 1 000 agents par chantier de réparation de destructions dans la circonscription du ressort de la H.V.D. PARIS.

La S.M.C.F. fait remarquer à la H.V.D. que les effectifs pouvant être mobilisés sur un point bombardé sont fonction, d'une part du nombre des agents utilisés normalement sur place ou à proximité immédiate par le Service de la Voie ou des agents disponibles dans les autres Services (exploitation - traction et matériel roulant) et d'autre part, des facilités offertes pour le transport et l'hébergement des équipes provenant de lieux plus éloignés. Ils dépendent également du nombre et de l'importance des destructions pouvant exister dans les Secteurs voisins.

S'il a été possible, dans la Région parisienne, de réaliser des rassemblements importants d'agents S.M.C.F., c'est que la densité du personnel et les facilités de transport y rendent possible de telles concentrations. Il ne peut en être de même là où les

.....

conditions sont moins favorables. Aussi la S.M.C.F. ne peut-elle s'engager à assurer dans tous les cas le minimum d'agents demandé par la H.V.D., mais elle continuera comme par le passé à apporter le concours de la totalité du personnel qui sera disponible.

C'est ainsi que pour le cas cité par la H.V.D. et relatif aux dernières attaques sur Hirson, Aulnoye et Laon, la simultanéité de ces bombardements n'a pas permis de réunir en chacun de ces centres des effectifs comparables à ceux qu'il avait été possible de grouper à Hirson, lors du bombardement isolé du 6 mars 1944, et qui atteignaient plus de 800 agents.

Il fut également impossible de faire appel à la main d'œuvre des secteurs voisins de la région Est, dont les brigades étaient retenues par la remise en état des installations à la suite d'actes de sabotages divers.

Signé : LE BESNERAIS

NORD TRAVAIL	
Service	
28 AVR 1944	
9	9
6157	59

SERVICE CENTRAL
DES
INSTALLATIONS FIXES

*Extrême
Droits
Remise en état des
installations et
recours à
(Donner Général)*

Copie pour Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région EST, NORD

(avec copie de la lettre du 5 avril 1944 de la H.V.D. Bruxelles)

à titre d'information

Pr. le DIRECTEUR
L'Ingénieur en Chef,
(Chef de la Division Centrale de l'Entretien)

26 AVR 1944

27 AVR 1944

M. Demary

ambly

28.4
M. Leleng
M. Fialloy

M. Pétine

M. Ray

cl

115 ad

CLASER

11 MAI 1944

9

6157 59

TRADUCTION

Objet : Affectation d'agents S.N.C.F. à des travaux de remise en état nécessités par des attaques aériennes.

Les agents du service V.B. affectés par la S.N.C.F. à la remise en état des noeuds ferroviaires ont à résoudre des problèmes particuliers, en collaboration avec les Entrepreneurs français. Il faut tendre, par conséquent, à augmenter autant que possible les effectifs de ces équipes. A l'occasion des précédentes attaques aériennes, nous avons pu constater que le nombre des effectifs de la S.N.C.F. était suffisant. Par contre, au cours des dernières attaques sur Hirson, Aulnoye et Leon, le nombre des effectifs mis en ligne était beaucoup trop réduit par rapport à l'importance des destructions.

Nous vous prions donc de donner incessamment des instructions à vos services compétents pour que, suivant l'importance des dégâts, 500 à 700 agents soient affectés à ces travaux. Nous attirons, en outre, votre attention sur le fait que, dans la circonscription de la H.V.D. de Paris, la S.N.C.F. a mis à disposition jusqu'à 1000 agents par chantier. Il devrait être possible, par conséquent, de mettre à disposition le nombre d'agents demandés pour les E.B.D. de Lille et de Nancy.

Signé : Dr LEINWEBER

Service de Liaison
S.N.C.F. - H.V.D. Bruxelles

Transmis à Monsieur le Directeur du Service Central
des Installations Fixes S.N.C.F. - PARIS.

L.B. 7791/321

comme suite à ma lettre LB 7784/2659 du 4 Avril 1944.

Bruxelles, le 6 Avril 1944

LE CHEF DU SERVICE DE LIAISON

signé : SCHNEIDER

Copie pour Monsieur le Chef du Service de la Voie & des Bâtiments
de la Région : EST , NORD , Pour le tenir au courant .

Pr. le DIRECTEUR
L'Ingénieur en Chef
Chef de la Division des Etudes

27 AVR 1944

NOM TRAVAIL	
28 AVR 1944	
Ref	9
N°	6157 60

27 AVR 1944

Veg 52000.19
35

Surveys
Drains
Réunis en état de
installation et
donnés

Monsieur MORANE
Directeur Général des Chemins de Fer
au Ministère de la Production
Industrielle et des Communications

Les récents bombardements obligent la S.N.C.F. à entreprendre
dans le plus bref délai des travaux pour améliorer la circulation et
pallier les destructions de centres importants (triaiage et dépôts) .

La réalisation de ces travaux nécessite d'importants moyens en
main-d'œuvre .

La S.N.C.F. serait désireuse de pouvoir utiliser à cet effet des
Compagnies françaises des sapeurs de chemin de fer, notamment :

1° - sur la Région du Nord -

à Chaulnes	1 compagnie
à Ailly-sur-Notre.....	1 compagnie
à Montdidier	2 compagnies
à Roye	1 compagnie
à Verberie	1 compagnie
à Longueau	1 compagnie
à Lille-Sud	1 compagnie
à Valenton	1 compagnie

2° - sur la Région de l'Est -

à Blainville	2 compagnies
à Vaires	1 compagnie

Des démarches dans ce sens ont été faites auprès de la H.V.D. mais
aucune suite n'a été donnée jusqu'à ce jour , les Compagnies disponibles
étant envoyées de préférence par les Autorités d'occupation sur les
chantiers bombardés (Hirson, Tours, Creil, Vaires, Sotteville) .

Je vous serais reconnaissant de ce que vous pourriez faire pour
que les Compagnies disponibles fussent affectées aux travaux susvisés.

Signé : PORCHET

Copie à M.M. les CHEFS d'ARRONDISSEMENT (1 à 5), en les priant, en attendant les instructions demandées, de tenir soigneusement attachement du temps passé par les requis sur les chantiers et de délivrer des acomptes calculés sur le taux des manoeuvres d'entreprises de voies ferrées.
Copie à M. LECLERCQ (2).

VB.N.vo

Minute

Paris, le 26 AVR. 1944

NORD TRAV. UN.
Service C -

11 MAI 1944

REP	9	PROG
N°	6157	60 ^h

Rémunération des travailleurs requis par les A.O pour la remise en état des installations endommagées par bombardements

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments

à Monsieur le Directeur du Service Central des Installations Fixes

*Travaux
Duis
Remise en état des installations
et reconstruction
(Doute possible)*

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le memento sommaire de la réunion qui s'est tenue le 17 avril à l'O.F.K 670, à Lille, au cours de laquelle s'est posée la question du règlement des travailleurs requis par les A.O pour la remise en état des installations endommagées par bombardements.

Cette question n'a fait jusqu'ici l'objet que d'instructions verbales d'après lesquelles les requis doivent être payés au taux du manoeuvre d'entreprise de voies ferrées, le règlement étant à la charge de la S.N.C.F.

Sur le territoire de l'E.B.D Paris-Nord, nous avons jusqu'ici appliqué ces instructions.

Les requis mis à notre disposition à Longueau étaient soit des ouvriers d'usines, soit des ouvriers isolés.

Les ouvriers d'usines ont été réglés par l'intermédiaire de leurs employeurs habituels aux noms desquels nous avons établi des commandes comprenant les salaires, calculés au taux du manoeuvre, et affectés d'une majoration pour charges sociales et frais généraux, sans bénéfice.

Le Président de la Chambre de Commerce d'Amiens a estimé à ce sujet que la majoration de 30% que nous proposons d'appliquer était acceptable.

D'une façon générale, il semble équitable de tenir compte des charges sociales et des taxes réellement acquittées par l'employeur.

Quant aux ouvriers isolés, dont le nombre a été insignifiant, ils ont été réglés par les Autorités d'occupation et jusqu'alors nous n'avons pas reçu de demande de remboursement de la part de ces organismes.

En ce qui concerne le territoire de l'E.B.D Lille, le D^r Fetzner a critiqué cette solution. Il estime (voir memento) que les salaires à payer au chantier ne doivent pas être inférieurs à ceux de l'usine.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire tenir les instructions à appliquer dans chacun des deux cas qui peuvent se présenter :

- 1°- Groupe d'ouvriers dépendant d'une même usine, d'une même entreprise et requis en bloc;

2°- travailleurs isolés, uniquement rassemblés pour les travaux de remise en état et pour lesquels la S.N.C.F ne peut rechercher un patron.

Il conviendrait, au cours de l'examen de cette question, de tenir compte des considérations suivantes :

1°) Requis dépendant d'une usine ou d'une entreprise :

Il y a évidemment intérêt à ce que ce personnel continue à être payé par l'employeur habituel, la S.N.C.F se bornant à rembourser à ce dernier, en totalité ou en partie, la dépense qu'il a engagée (salaires + charges et taxes correspondantes).

Dans le cas où le remboursement serait partiel, il y aurait lieu de préciser si la différence entre la somme payée par l'employeur et la somme qu'il recevrait de la S.N.C.F serait à la charge de l'employeur ou d'un organisme à désigner.

En ce qui concerne les charges sociales, la question des assurances-accidents du travail demande un examen particulier : la solution la plus simple consisterait à comprendre dans la majoration visée ci-avant le taux de la prime payée par l'employeur à la Société à laquelle il est assuré.

2°) Requis isolés :

Il y aurait intérêt à régler ces requis par l'intermédiaire de l'organisme qui les a envoyés à la S.N.C.F (Mairie ou Préfecture) de façon à éviter à la S.N.C.F le gros travail de versement aux Assurances Sociales et au fisc des retenues à faire sur les salaires de ces ouvriers.

D'autre part, par application de la loi n°657 du 9 décembre 1943 relative à la constitution d'un service de secours technique (Journal Officiel du 3 février 1944), nous aurons à faire appel, pour les travaux de remise en état sommaire des installations, à des équipes permanentes composées de contremaîtres et d'ouvriers spécialisés.

Il conviendrait de nous donner également des instructions pour le règlement de ce personnel.

CO UNK S/H

Le Président de la Chambre de Commerce d'Amiens
a estimé à ce sujet que la majoration ^{de 30 % que} ~~de 30 % que~~
~~demandée~~ ^{pour nous pourrions employer} ~~de 30 % que~~
~~est~~ acceptable.
D'une façon générale il semble équitable de tenir
compte ^{sociaux} ~~des~~ ^{facteurs} ~~des~~ charges réellement acquittées par
l'employeur -

Quant aux anciens îlots ~~qui~~ dont le nombre a été
insuffisant ils ont été rempli par les autorités
d'occupation et jusqu'ici nous n'avons
pas reçu de documents de remboursement de
la part de ces organismes.

En ce qui concerne le territoire de l'EBD Lille, le Dr ~~docteur~~ Fétzer a critiqué cette solution. Il estime (voir memento) que les salaires à payer au chœur ne doivent pas être inférieurs à ceux du même ~~orch~~ d'entreprise.

Je vous serais obligé de bien vouloir ~~faire examiner cette~~
~~question~~ et me faire tenir vos instructions à appliquer
dans chacun des deux cas ^{qui peuvent se présenter :} ~~à considérer~~ :

- 1° - ~~les seigneurs~~, s'appliquent à un groupe d'ouvriers
dépendant d'une même usine, d'une même entreprise
et ~~requi~~ ^{requi} ~~se déplacent~~ en bloc ;
- 2°/ ~~les seigneurs~~ travailleurs isolés, uniquement rassemblés
pour les travaux de remise en état et pour lesquels
la SNCF ne peut rechercher un patron &.

Il conviendrait, au cours de l'examen de cette question, de tenir compte des considérations suivantes :

109. ~~Personnel de~~ Requis dépendant d'une usine ou d'une entreprise

Il y a évidemment intérêt à ce que ce personnel continue à être payé par l'employeur habituel, la S.V.C. se bornant à rembourser à ce dernier, en totalité ou en partie, la dépense qu'il a engagée (salaires + charges et taxes correspondantes).

Dans le cas où le remboursement serait partiel, il y aurait lieu de ~~déterminer~~ préciser ~~pour~~ la différence entre la somme payée par l'employeur et la somme qu'il recevrait de la S.V.C. serait à la charge de l'employeur ou d'un organisme à désigner.

En ce qui concerne les charges sociales, la question des assurances accidents du travail demande un examen particulier : la solution la plus simple consisterait à comprendre dans la majoration visée ci-dessus le taux de la prime payée par l'employeur à la société à laquelle il est assuré.

110. Requis isolés

Il y aurait intérêt à régler ce point par l'intermédiaire de ~~l'organisme~~ l'organisme qui lui a envoyé à la S.V.C. un avis ou ~~rapport~~ de faire à ^{la S.V.C.} ~~certifier~~ ^{pour} travail de ~~remplacement~~ ^{remplacement} des assurés ~~sur~~ ^{et au} ~~fin~~ ^{fin} ~~de~~ ^{de} ces derniers.

autres
prime
d'autres

4

D'autre part, par application de la loi n° 657 du
9 décembre 1943 relative à la constitution d'un
service de secours technique, (Journal officiel du
3 février 1944) ~~à des équipes nous allons faire~~
nous a fait appel ~~de équipes~~, pour les travaux
de réunion et état sommaire des installations, à des
équipes permanentes composées de contre-maîtres et
d'ouvriers spécialisés.
Il conviendrait ~~et~~ de nous donner également des
instructions pour le règlement de ce personnel.

as entre

Copie à tous les CA (1 à 5)

en ~~leur~~ ^{les} ~~leur~~ ^{opérant} ~~amont~~, en attendant

les instructions demandées, de tenir

soigneusement attachement ou

temps par le requis sur les

chantiers et de délivrer des ~~avances~~ ^{avances} calculées en la base des manœuvres
d'entreprises de voies ~~forées~~.

Copie à M. Leclercq (2)

582

ANNEXE

Le Directeur du Service Central des P.F. 1944

VBA. v2

Rémunération des
travailleurs requis par
les A.O. pour la remise
en état des installations
endommagées par
bombardements

Chiffre
94/4

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint

6152 60bis

les éléments sommaires de la réunion qui s'est
tenue le 17 avril à l'O.F.K. 670, à Lille, au
cours de laquelle s'est posée la question du
réglement des travailleurs requis par les A.O. pour
la remise en état des installations endommagées
par bombardements.

Cette question n'a fait jusqu'ici l'objet que
d'instructions verbales d'après lesquelles les
requis doivent être payés au taux du manoeuvre
d'entreprise ^{de voir les}, le règlement étant à la charge
de la S.N.C.F.

Sur le territoire de l'E.B.D. Paris. Nord. nous
avons jusqu'ici appliqué ces instructions ~~(Lafrique)~~.
Les requis mis à votre disposition ^(à Longueau et à) étaient
~~par un~~ ^{soit} des ouvriers d'usines ^{soit} des
ouvriers isolés.
~~mais aux règles par l'intermédiaire de leur~~
Les ouvriers d'usines ont été réglés par l'intermédiaire
employeur, au taux du manoeuvre,
de leurs employeurs ^{habituels}, auxquels de plus nous avons
établi des commandes comprenant les salaires,
calculés au taux de manoeuvre et ~~et~~ affectés
d'une majoration ~~de~~ pour charges sociales et
frai généraux, sans bénéfice.

24 AVRIL 1944

Copie

Paris, le 26 AVR 1944

11 MAI 1944	
9	
6157	61
(60 ^l)	

VH.1.10

Rémunération des travailleurs
requis par les A.O pour la
mise en état des installa-
tions endommagées par bombar-
dements

Le Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments

à Monsieur le Directeur du Service
Central des Installations Fixes

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le compte rendu de la réunion qui s'est tenue le 17 avril à l'O.P.M 570, à Lille, au cours de laquelle s'est posée la question du règlement des travailleurs requis par les A.O pour la mise en état des installations endommagées par bombardements.

Cette question n'a fait jusqu'ici l'objet que d'instructions verbales d'après lesquelles les requis doivent être payés au taux du manoeuvre d'entre-prise de voies ferrées, le règlement étant à la charge de la S.R.C.P.

Sur le territoire de l'E.B.D Paris-Est, nous avons jusqu'ici appliqué ces instructions.

Les requis mis à notre disposition à Langueux étaient soit des ouvriers d'usines, soit des ouvriers isolés.

Les ouvriers d'usines ont été réglés par l'intermédiaire de leurs employeurs habituels aux taux auxquels nous avons établi des conventions comprenant les salaires, calculés au taux du manoeuvre, et affectés d'une majoration pour charges sociales et frais généraux, sans bénéfice.

Le Président de la Chambre de Commerce d'Amiens a estimé à ce sujet que la majoration de 20% que nous proposons d'appliquer était acceptable.

D'une façon générale, il semble équitable de tenir compte des charges sociales et des taxes réellement acquittées par l'employeur.

Même aux ouvriers isolés, dont le nombre a été insignifiant, ils ont été réglés par les autorités d'occupation et jusqu'ici nous n'avons pas reçu de demande de remboursement de la part de ces organismes.

En ce qui concerne le territoire de l'E.B.D Lille, le D^r Fetscher a critiqué cette solution. Il estime (voir ci-joint) que les salaires à payer au chantier ne doivent pas être inférieurs à ceux de l'usine.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire tenir les instructions à appliquer dans chacun des deux cas qui peuvent se présenter :

- 1^{er} - Groupe d'ouvriers dépendant d'une même usine, d'une même entreprise et requis en bloc;

2°- travailleurs isolés, uniquement rassemblés pour les travaux de
résine en état et pour lesquels la S.N.C.F. ne peut rechercher un patron.

Il conviendrait, au cours de l'examen de cette question, de tenir
compte des considérations suivantes :

1°) Requis dérivant d'un usager ou d'un entrepreneur :

Il y a évidemment intérêt à ce que ce personnel continue à être payé
par l'employeur habituel, la S.N.C.F. se bornant à rembourser à ce dernier,
en totalité ou en partie, la dépense qu'il a engagée (salaires + charges
et taxes correspondantes).

Dans le cas où le remboursement serait partiel, il y aurait lieu de
préciser si la différence entre la somme payée par l'employeur et la somme
qu'il recevrait de la S.N.C.F. serait à la charge de l'employeur ou d'un
organisme à désigner.

En ce qui concerne les charges sociales, la question des assurances-
accidents du travail demande un examen particulier : la solution la plus
simple consisterait à engager dans la répartition visée ci-dessus le taux
de la prime payée par l'employeur à la Société à laquelle il est assuré.

2°) Requis isolés :

Il y aurait intérêt à régler ces requies par l'intermédiaire de l'orga-
nisme qui les a engagés à la S.N.C.F. (Mairie ou Préfecture) de façon à
éviter à la S.N.C.F. le gros travail de versement aux Assurances Sociales
et en fin des retenues à faire sur les salaires de ces ouvriers.

D'autre part, par application de la loi n°57 du 5 décembre 1943 rela-
tive à la constitution d'un service de secours techniques (Journal Officiel
du 3 février 1944), nous aurons à faire appel, pour les travaux de résine
en état sommaire des installations, à des équipes permanentes composées de
contremaîtres et d'ouvriers spécialisés.

Il conviendrait de nous donner également des instructions pour le
réglement de ce personnel.

Signé, GUILLAUME

POUR COPIE CONFIRMÉE
26 AVR 1944
DU SECRÉTAIRE V B

11 MAI 1944

5
N° 6157 60h

Assistaient à la réunion : MM. les Docteurs FETZER, OKVR et FRENZ (Economie allemande et Transports).
la Préfet Régional CARLES.
ADINE, HITZEL et BECUWE.

Objet de la réunion :

- 1°) Intentions de la S.N.C.F. visant le chantier de Délivrance.
- 2°) Main-d'œuvre nécessaires.
- 3°) Règlement des salaires.
- 4°) Accidents de travail.
- 5°) Conclusions.

1°- Intentions de la S.N.C.F.

Au début de la réunion, M. le Conseiller Dr FETZER demande quelles sont les intentions de la S.N.C.F. au sujet de la réparation des dommages subis par ses chantiers de Lille-Délivrance.

M. ADINE précise qu'au cours des différents échanges de vues qui se sont déjà tenus avec l'E.B.D., la S.N.C.F. a été d'avis de ne pas pousser la reconstruction de centres de triage (outils perfectionnés mais particulièrement vulnérables) et d'utiliser plutôt pour le tri des wagons des gares accessoires. Ainsi le travail de Délivrance pourrait être effectué par des chantiers créés ou aménagés à Den, à Seclin, à Orchies, à Armentières et à Lille-Sud.

Cette importante question n'a pas encore été résolue : elle est actuellement pendante entre la S.N.C.F. et l'H.V.D. Bruxelles.

2°- Main-d'œuvre.

M. le Conseiller FETZER expose les intentions de l'O.F.K., disposée à mettre à la disposition de la S.N.C.F. du personnel massivement détaché par des industriels de la région. MM. ADINE et HITZEL font remarquer que, dans la situation actuelle, il n'est pas possible de préciser les besoins de la S.N.C.F. qui sont subordonnés à une solution qui sera donnée à la question précédente. En tout état de cause le chiffre de 2 000 ouvriers indiqué par l'E.B.D. à l'O.F.K. est pour le moment prématuré, ne serait-ce qu'en raison de considérations techniques.

3°- Comment seront réglés les salaires du personnel détaché ?

En posant cette question, le Dr FETZER estime que les salaires à payer au chantier ne doivent pas être inférieurs à ceux de l'usine. M. ADINE pense donc que les employeurs habituels continueraient à payer leur personnel détaché aux travaux et que la S.N.C.F. en remboursera une partie sur le taux du manoeuvre-voie de la résidence; la différence serait comblée par l'Organisme, état ou autre, qui financera en définitive telle ou telle part de reconstruction.

Le Dr FETZER critique cette solution; il estime que c'est la S.N.C.F. qui devrait prendre charge de tous les frais. En effet, c'est elle qui touchera des dommages de guerre alors que l'employeur habituel n'en recevant pas de ce chef, sera en plus fâcheuse posture juridique pour obtenir le remboursement de ses débours.

M. le Préfet intervient dans la discussion; il reconnaît que le principe assez délicat dépasse la compétence des services d'exécution et il profitera de sa visite

au Ministère des Finances pour en entretenir M.CATHALA et si possible M.BICHELONNE, tandis que MM.HITZEL et ADINE en saisièrent leur service régional. Avant d'abandonner cette question de salaires, M.le Préfet et le Dr FETZER se montrent tout à fait d'accord pour demander à l'Industrie Régionale le minimum de personnel à détacher aux travaux de la S.N.C.F.

4°- Accidents de travail.

Le Dr FETZER tient la réunion au courant de son entretien avec M.DEPALON, Inspecteur Général de la Production Industrielle, sur la situation juridique des ouvriers détachés des usines à la S.N.C.F. Cet entretien incite l'O.F.K à demander à la S.N.C.F "d'englober" ces ouvriers et de les traiter comme son personnel.

M.ADINE fait remarquer qu'il s'agit là d'une autre question très délicate. La S.N.C.F est, pour son personnel, son propre assureur; quand elle confie des travaux à une entreprise, une clause laisse toujours peser la responsabilité, en cas d'accidents, sur l'entrepreneur. "La question de responsabilité, poursuit M.ADINE, est d'autant plus importante que le personnel mis à notre disposition est plus inexpérimenté".

Il est finalement convenu que cette question sera également soumise au service central de la S.N.C.F.

5°- Conclusions.

Le Dr FETZER, abandonnant le cas particulier de Lille-Délivrance, porte le problème sur un terrain plus général. Lorsqu'il y a dommage causé aux chemins de fer, l'industrie y est directement intéressée. Elle a avantage à ce que la circulation soit rétablie dans le plus court délai. Elle doit, par conséquent, faire son effort. Le Dr FETZER poursuit à peu près textuellement : "Nous sommes ici entre nous. Notre but principal est de maintenir le bon fonctionnement du chemin de fer et pour cela il faut arrêter les principes qui pourront être appliqués automatiquement à l'avenir pour les cas où le chemin de fer aura besoin d'un afflux local de main-d'œuvre à prélever sur l'industrie. Ce principe pourrait être le suivant: La S.N.C.F recevant des dommages de guerre en contrepartie doit grouper toutes les charges, c'est-à-dire payer les ouvriers au taux habituel même s'il est supérieur à la qualité du travail et prendre l'entière responsabilité de l'opération".

En conclusion, c'est ce que le Dr FETZER demande à MM.ADINE et HITZEL de proposer à la S.N.C.F., tandis que M.le Préfet en parlera à titre officieux aux Ministres des Finances et des Communications et que le Dr FRENZ, de son côté, en entretiendra Mercredi M.MORONI.

Le Conseiller Dr FETZER confirmera d'ailleurs cette position dans une lettre qu'il adressera sur leur demande à MM.ADINE et HITZEL, comme suite à cette réunion.

RELEVÉ SOMMAIRE de la RÉUNION du 17 AVRIL 1944
tenue à l'O.F.K 670 de 9^h30 à 11^h30

Assistaient à la réunion : MM. les Docteurs FETZER, OKVR et FRENZ (Economie allemande et Transports).
le Préfet Régional CHAIES.
ADINE, HITZEL et BECUNE.

Objet de la réunion :

- 1°) Intentions de la S.N.C.F visant le chantier de Délivrance.
- 2°) Main-d'œuvre nécessaire.
- 3°) Règlement des salaires.
- 4°) Accidents de travail.
- 5°) Conclusions.

1°- Intentions de la S.N.C.F.

Al début de la réunion, M.le Conseiller Dr FETZER demande quelles sont les intentions de la S.N.C.F au sujet de la réparation des dommages subis par ses chantiers de Lille-Délivrance.

M.ADINE précise qu'au cours des différents échanges de vues qui se sont déjà tenus avec l'E.B.D., la S.N.C.F a été d'avis de ne pas pousser la reconstruction de centres de triage (outils perfectionnés mais particulièrement vulnérables) et d'utiliser plutôt pour le tri des wagons des gares accessoires. Ainsi le travail de Délivrance pourrait être effectué par des chantiers créés ou aménagés à Don, à Seclin, à Orchies, à Anantières et à Lille-Sud.

Cette importante question n'a pas encore été résolue : elle est actuellement pendante entre la S.N.C.F et l'E.V.D Bruxelles.

2°- Main-d'œuvre.

M.le Conseiller FETZER expose les intentions de l'O.F.K., disposée à mettre à la disposition de la S.N.C.F du personnel massivement détaché par des industriels de la région. M.ADINE et HITZEL font remarquer que, dans la situation actuelle, il n'est pas possible de préciser les besoins de la S.N.C.F qui sont subordonnés à une solution qui sera donnée à la question précédente. En tout état de cause le chiffre de 2 000 ouvriers indiqué par l'E.B.D à l'O.F.K est pour le moment prématuré, ne serait-ce qu'en raison de considérations techniques.

3°- Comment seront réglés les salaires du personnel détaché ?

En posant cette question, le Dr FETZER estime que les salaires à payer au chantier ne doivent pas être inférieurs à ceux de l'usine. M.ADINE pense donc que les employeurs habituels continueraient à payer leur personnel détaché aux travaux et que la S.N.C.F en remboursera une partie sur le taux du manoeuvre-voie de la résidence; la différence serait comblée par l'Organisme, état ou autre, qui financera en définitive telle ou telle part de reconstruction.

Le Dr FETZER critique cette solution; il estime que c'est la S.N.C.F qui devrait prendre charge de tous les frais. En effet, c'est elle qui touchera des dommages de guerre alors que l'employeur habituel n'en recevant pas de ce chef, sera en plus fâcheuse posture juridique pour obtenir le remboursement de ses débours.

M.le Préfet intervient dans la discussion; il reconnaît que le principe assez délicat dépasse la compétence des services d'exécution et il profitera de sa visite

au Ministère des Finances pour en entretenir M.CATHALA et si possible M.BICHELONNIE tandis que MM.HITZEL et ADINE en saisièrent leur service régional. Avant d'abandonner cette question de salaires, M.le Préfet et le Dr FETZER se montrant tout à fait d'accord pour demander à l'Industrie Régionale le minimum de personnel à détacher aux travaux de la S.N.C.F.

4°- Accidents de travail.

Le Dr FETZER tient la réunion au courant de son entretien avec M.DEPRALON, Inspecteur Général de la Production Industrielle, sur la situation juridique des ouvriers détachés des usines à la S.N.C.F. Cet entretien incite l'O.F.K à demander à la S.N.C.F "d'englober" ces ouvriers et de les traiter comme son personnel.

M.ADINE fait remarquer qu'il s'agit là d'une autre question très délicate. La S.N.C.F est, pour son personnel, son propre assureur; quand elle confie des travaux à une entreprise, une clause laisse toujours peser la responsabilité, en cas d'accidents, sur l'entrepreneur. "La question de responsabilités, poursuit M.ADINE, est d'autant plus importante que le personnel mis à notre disposition est plus inexpérimenté".

Il est finalement convenu que cette question sera également soumise au service central de la S.N.C.F.

5°- Conclusions.

Le Dr FETZER, abandonnant le cas particulier de Lille-Délivrance, porte le problème sur un terrain plus général. Lorsqu'il y a dommage causé aux chemins de fer, l'industrie y est directement intéressée. Elle a avantage à ce que la circulation soit rétablie dans le plus court délai. Elle doit, par conséquent, faire son effort. Le Dr FETZER poursuit à peu près textuellement : "Nous sommes ici entre nous. Notre but principal est de maintenir le bon fonctionnement du chemin de fer et pour cela il faut arrêter les principes qui pourront être appliqués automatiquement à l'avenir pour les cas où le chemin de fer aura besoin d'un afflux local de main-d'œuvre à prélever sur l'industrie. Ce principe pourrait être le suivant: La S.N.C.F recevant des dommages de guerre en contrepartie doit grouper toutes les charges, c'est-à-dire payer les ouvriers au taux habituel même s'il est supérieur à la qualité du travail et prendre l'entière responsabilité de l'opération".

En conclusion, c'est ce que le Dr FETZER demande à MM.ADINE et HITZEL de proposer à la S.N.C.F., tandis que M.le Préfet en parlera à titre officieux aux Ministres des Finances et des Communications et que le Dr FETZER, de son côté, en entretiendra Mercredi M.MORONI.

Le Conseiller Dr FETZER confirmera d'ailleurs cette position dans une lettre qu'il adressera sur leur demande à MM.ADINE et HITZEL, comme suite à cette réunion.

Assistaient à la réunion : MM. les Docteurs FEYZER, OKVR et FRIENZ (Economie allemande et Transports).
le Préfet Régional CARLES.
ADINE, HITZEL et BECURE.

Objet de la réunion :

- 1°) Intentions de la S.N.C.F visant le chantier de Délivrance.
- 2°) Main-d'œuvre nécessaire.
- 3°) Règlement des salaires.
- 4°) Accidents de travail.
- 5°) Conclusions.

1°- Intentions de la S.N.C.F.

au début de la réunion, M.le Conseiller Dr FEYZER demande quelles sont les intentions de la S.N.C.F au sujet de la réparation des dommages subis par ses chantiers de Lille-Délivrance.

M.ADINE précise qu'en cours des différents échanges de vues qui se sont déjà tenus avec l'E.B.D., la S.N.C.F a été d'avis de ne pas pousser la reconstruction de centres de triage (outils perfectionnés mais particulièrement vulnérables) et d'utiliser plutôt pour le tri des wagons des gares annexes. Ainsi le travail de Délivrance pourrait être effectué par des chantiers créés ou aménagés à Den, à Seclin, à Orchies, à Armentières et à Lille-Gui.

Cette importante question n'a pas encore été résolue : elle est actuellement pendante entre la S.N.C.F et l'E.V.D Bruxelles.

2°- Main-d'œuvre.

M.le Conseiller FEYZER expose les intentions de l'O.F.K., disposée à mettre à la disposition de la S.N.C.F du personnel massivement détaché par des industriels de la région. M.ADINE et HITZEL font remarquer que, dans la situation actuelle, il n'est pas possible de préciser les besoins de la S.N.C.F qui sont subordonnés à une solution qui sera donnée à la question précédente. En tout état de cause le chiffre de 2 000 ouvriers indiqué par l'E.B.D à l'O.F.K est pour le moment prématuré, ne serait-ce qu'en raison de considérations techniques.

3°- Comment seront réglés les salaires du personnel détaché ?

En posant cette question, le Dr FEYZER estime que les salaires à payer au chantier ne doivent pas être inférieurs à ceux de l'usine. M.ADINE pense donc que les employeurs habituels continueraient à payer leur personnel détaché aux travaux et que la S.N.C.F en remboursera une partie sur le taux du manoeuvre-voie de la résidence; la différence serait couverte par l'Organisme, état ou autre, qui financerait en définitive telle ou telle part de reconstruction.

Le Dr FEYZER critique cette solution; il estime que c'est la S.N.C.F qui devrait prendre charge de tous les frais. En effet, c'est elle qui touchera des dommages de guerre alors que l'employeur habituel n'en recevant pas de ce chef, sera en plus fâcheuse posture juridique pour obtenir le remboursement de ses débours.

M.le Préfet intervient dans la discussion; il reconnaît que le principe assez délicat déplace la compétence des services d'exécution et il profitera de sa visite

au Ministère des Finances pour en entretenir M. CATHALA et si possible M. BICHSEL, tandis que MM. HITZEL et ADINE en saisièrent leur service régional. Avant d'abandonner cette question de salaires, M. le Préfet et le Dr FETZER se montrant tout à fait d'accord pour demander à l'Industrie Régionale le minimum de personnel à détacher aux travaux de la S.N.C.F.

4°- Accidents de travail.

Le Dr FETZER tient la réunion au courant de son entretien avec M. DEPRALON, Inspecteur Général de la Production Industrielle, sur la situation juridique des ouvriers détachés des usines à la S.N.C.F. Cet entretien incite l'O.C.F. à demander à la S.N.C.F. "d'englober" ces ouvriers et de les traiter comme son personnel.

M. ADINE fait remarquer qu'il s'agit là d'une autre question très délicate. La S.N.C.F. est, pour son personnel, son propre assureur; quand elle confie des travaux à une entreprise, une clause laisse toujours porter la responsabilité, en cas d'accidents, sur l'entrepreneur. "La question de responsabilité, poursuit M. ADINE, est d'autant plus importante que le personnel mis à notre disposition est plus inexpérimenté".

Il est finalement convenu que cette question sera également soumise au service central de la S.N.C.F.

5°- Conclusions.

Le Dr FETZER, abondamment le cas particulier de Lille-Delivrance, porte le problème sur un terrain plus général. Lorsqu'il y a desserte censée aux chemins de fer, l'industrie y est directement intéressée. Elle a avantage à ce que la circulation soit rétablie dans le plus court délai. Elle doit, par conséquent, faire son effort. Le Dr FETZER poursuit à peu près textuellement : "Nous sommes ici entre nous. Notre but principal est de maintenir le bon fonctionnement du chemin de fer et pour cela il faut arrêter les principes qui pourraient être appliqués automatiquement à l'avenir pour les cas où le chemin de fer aura besoin d'un afflux local de main-d'œuvre à prélever sur l'industrie. Ce principe pourrait être le suivant : La S.N.C.F. recevant des dommages de guerre en contrepartie doit grouper toutes les charges, c'est-à-dire payer les ouvriers au taux habituel même s'il est supérieur à la qualité du travail et prendre l'entière responsabilité de l'opération".

En conclusion, c'est ce que le Dr FETZER demande à MM. ADINE et HITZEL de proposer à la S.N.C.F., tandis que M. le Préfet en parlera à titre officieux aux Ministres des Finances et des Communications et que le Dr FETZER, de son côté, en entretiendra M. MORONI.

Le Conseiller Dr FETZER confirmera d'ailleurs cette position dans une lettre qu'il adressera sur leur demande à MM. ADINE et HITZEL, comme suite à cette réunion.

Assistaient à la réunion : MM. les Docteurs FEYZER, OKVR et FRENZ (Economie allemande et Transports).
le Préfet Régional CHARLES.
ADINE, HITZEL et BECUNE.

Objet de la réunion :

- 1°) Intentions de la S.N.C.F visant le chantier de Délivrance.
- 2°) Main-d'œuvre nécessaire.
- 3°) Règlement des salaires.
- 4°) Accidents de travail.
- 5°) Conclusions.

1°- Intentions de la S.N.C.F.

En début de la réunion, M. le Conseiller Dr FEYZER demande quelles sont les intentions de la S.N.C.F au sujet de la réparation des dommages subis par ses chantiers de Lille-Délivrance.

M. ADINE précise qu'au cours des différents échanges de vues qui se sont déjà tenus avec l'E.B.D., la S.N.C.F a été d'avis de ne pas pousser la reconstruction de centres de triage (outils perfectionnés mais particulièrement vulnérables) et d'utiliser plutôt pour le tri des wagons des gares secondaires. Ainsi le travail de Délivrance pourrait être effectué par des chantiers créés en annexe à Don, à Seclin, à Croixes, à Armentières et à Lille-Sud.

Cette importante question n'a pas encore été résolue : elle est actuellement pendante entre la S.N.C.F et l'H.V.D Bruxelles.

2°- Main-d'œuvre.

M. le Conseiller FEYZER expose les intentions de l'O.F.K., disposée à mettre à la disposition de la S.N.C.F du personnel massivement détaché par des industriels de la région. M. ADINE et HITZEL font remarquer que, dans la situation actuelle, il n'est pas possible de préciser les besoins de la S.N.C.F qui sont subordonnés à une solution qui sera donnée à la question précédente. En tout état de cause le chiffre de 2 000 ouvriers indiqué par l'E.B.D à l'O.F.K est pour le moment prématuré, ne serait-ce qu'en raison de considérations techniques.

3°- Comment seront réglés les salaires du personnel détaché ?

En posant cette question, le Dr FEYZER estime que les salaires à payer au chantier ne doivent pas être inférieurs à ceux de l'usine. M. ADINE pense donc que les employeurs habituels continueront à payer leur personnel détaché aux travaux et que la S.N.C.F en remboursera une partie sur le taux du manœuvre-voie de la résidence; la différence serait couverte par l'Organisme, état ou autre, qui financera en définitive telle ou telle part de reconstruction.

Le Dr FEYZER critique cette solution; il estime que c'est la S.N.C.F qui devrait prendre charge de tous les frais. En effet, c'est elle qui touchera des dommages de guerre alors que l'employeur habituel n'en recevant pas de ce chef, sera en plus fâcheuse posture juridique pour obtenir le remboursement de ses débours.

M. le Préfet intervient dans la discussion; il reconnaît que le principe assez délicat dépasse la compétence des services d'exécution et il profitera de sa visite

au Ministère des Finances pour en entretenir M. CATHALA et si possible M. BICHELONA tandis que MM. HITZEL et ADINE en saisièrent leur service régional. Avant d'abandonner cette question de salaires, M. le Préfet et le Dr FEZZER se montrent tout à fait d'accord pour demander à l'Industrie Régionale le minimum de personnel à détacher aux travaux de la S.N.C.F.

4°- Accidents de travail.

Le Dr FEZZER tient la réunion au courant de son entretien avec M. DEPRALON, Inspecteur Général de la Production Industrielle, sur la situation juridique des ouvriers détachés des usines à la S.N.C.F. Cet entretien incite l'O.F.K. à demander à la S.N.C.F. "d'englober" ces ouvriers et de les traiter comme son personnel.

M. ADINE fait remarquer qu'il s'agit là d'une autre question très délicate. La S.N.C.F. est, pour son personnel, son propre assureur; quand elle confie des travaux à une entreprise, une clause laisse toujours peser la responsabilité, en cas d'accidents, sur l'entrepreneur. "La question de responsabilité, poursuit M. ADINE, est d'autant plus importante que le personnel mis à notre disposition est plus inexpérimenté".

Il est finalement convenu que cette question sera également soumise au service central de la S.N.C.F.

5°- Conclusions.

Le Dr FEZZER, abandonnant le cas particulier de Lille-Delivrance, porte le problème sur un terrain plus général. Lorsqu'il y a dommage causé aux chemins de fer, l'industrie y est directement intéressée. Elle a avantage à ce que la circulation soit rétablie dans le plus court délai. Elle doit, par conséquent, faire son effort. Le Dr FEZZER poursuit à peu près textuellement : "Nous sommes ici entre nous. Notre but principal est de maintenir le bon fonctionnement du chemin de fer et pour cela il faut arrêter les principes qui pourront être appliqués automatiquement à l'avenir pour les cas où le chemin de fer aura besoin d'un afflux local de main-d'œuvre à prélever sur l'industrie. Ce principe pourrait être le suivant: La S.N.C.F. recevant des dommages de guerre en contrepartie doit grouper toutes les charges, c'est-à-dire payer les ouvriers au taux habituel même s'il est supérieur à la qualité du travail et prendre l'entière responsabilité de l'opération".

En conclusion, c'est ce que le Dr FEZZER demande à MM. ADINE et HITZEL de proposer à la S.N.C.F., tandis que M. le Préfet en parlera à titre officieux aux Ministres des Finances et des Communications et que le Dr FEZZER, de son côté, en entretiendra Marcelletti M. MORONI.

Le Conseiller Dr FEZZER confirmera d'ailleurs cette position dans une lettre qu'il adressera sur leur demande à MM. ADINE et HITZEL, comme suite à cette réunion.

09.2.28 ex.

S.N.C.F.

REGION DU SUD-OUEST

VOIE ET BATIMENTS

Division de 1^{re} Entretien

Paris, le

26 AVRIL 1944

21 MAI 1944

9

6157 61

Monsieur

Réf. 203 C

*Travaux
Divers
Bureau et et al
des Installations et
(B. G. 100)*

Avec ma lettre Référence 203 C n° 3265 du 17 courant, je vous ai adressé pour application des directives qu'elle contenait copie de la lettre Veg 1 60 100- 85/85 en date du 5 avril du Service Central des Installations Fixes, relative à la rémunération des ouvriers d'Entreprises occupés aux réparations après bombardements.

3529

Pour le règlement des travaux en question, je vous avais indiqué que deux cas pouvaient se présenter, à savoir :

1°- Main d'œuvre d'une Entreprise occupant un train cantonnement

2°- " " " n'occupant pas un train cantonnement

et que dans le 1er cas il appartenait à l'Arrondissement ayant en compte le train cantonnement d'effectuer tous les règlements, même si le personnel du train avait été occupé sur un autre Arrondissement ou sur une autre Région.

D'après de nouvelles instructions que nous venons de recevoir du Service Central des Installations Fixes, il appartiendra désormais à la Région et à l'Arrondissement sur lequel les travaux auront été effectués de se charger de leur règlement en faisant appel

Tous Arrondissements - Toutes Divisions.-

aux renseignements fournis par l'agent S.N.C.F. accompagnant le train cantonnement.

Je vous prie de prendre note pour application de ces nouvelles directives.

En somme, dans tous les cas, les règlements seront à effectuer par les Arrondissements utilisateurs de la main d'œuvre, même si cette main d'œuvre provient d'un autre Arrondissement ou d'une autre Région.

Toutes les autres prescriptions contenues dans ma lettre N° 203 C - 3265 du 17 Avril 1944 restent applicables.

P. LE CHEF DU SERVICE DE LA VOIE
ET DES BATIMENTS
L'INGENIEUR EN CHEF
CHEF DE LA DIVISION DE L'ENTRETIEN,

Monsieur Benard
Ingénieur en Chef Chef de la D. M.
de l'Entretien. Région Nord
Paris. Le 26 AVRIL 1944

L'Ingénieur en Chef
de la Division de l'Entretien



¹⁵
M. Leduc
L

M. Poyment
R

Vtv - 15 ex.
DC 13/4/1944
D 3410/9

25/4/44 - sm
Paris, le 6 avril 1944
244, Bd St-Germain (7e)

MINISTERE DE LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE ET DES
COMMUNICATIONS.

Direction des Chemins de fer

Service Technique
3e Bureau

Remise en état des installations
du chemin de fer en zone sud.

LE MINISTRE, SECRETAIRE d'ETAT
A LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ET AUX COMMUNI
CATIONS

à Monsieur le Président WINTGEN
Délégué du Ministre des Communications
du Reich

29, rue de Berri, PARIS (9e)

A.C. 35 - 7

A la suite des critiques que vous aviez adressées à la S.N.C.F. sur les délais jugés excessifs dans lesquels elle procédait dans la zone Sud à la réparation des dommages causés à ses installations par des faits de guerre, je l'ai invitée à procéder à une étude d'ensemble de la question et à préciser les moyens qui devraient être mis à sa disposition pour lui permettre d'effectuer ces réparations dans les délais très courts que vous demandez.

La S.N.C.F. n'est pas outillée en principe pour effectuer les réparations rapides de destructions de guerre ; celles-ci incombaient antérieurement aux compagnies de sapeurs de chemin de fer, lesquelles disposaient notamment d'un matériel et de ponts provisoires spéciaux pour la réparation des destructions importantes. Elle se trouve, d'autre part, dans les circonstances actuelles, démunie de matériaux, de matériel et de personnel et ne peut guère compter sur l'aide des entreprises particulières qui manquent elles-mêmes de moyens.

La S.N.C.F. m'a adressé le 25 février 1944 l'étude qui lui avait été demandée.

Il ressort de cette étude que, tant pour les réparations importantes de la voie que pour celles des ouvrages d'art, des lignes de télécommunications, et enfin des lignes de contact de traction électrique, la S.N.C.F. aurait besoin de ressources supplémentaires importantes en matériel, matières et personnel.

AVISE : SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES - Pour attributions
COPIE à MM. Lt-Colonel de BEAUVILLE - FILIPPI - VAGOGNE - DUGAS -
Services M, T, V

Signé : BERTHELOT

Il ne serait pas possible en fait de réunir ces ressources supplémentaires sans faire appel aux Services Allemands - essentiellement l'Organisation TODT, - qui seuls pratiquement en ont la disposition.

Il semble dès lors que, pour résoudre le problème des réparations rapides de destructions de guerre importantes, la meilleure solution consiste à organiser entre la S.N.C.F. et l'Organisation TODT une répartition des tâches telle que l'Organisation TODT mette elle-même en œuvre les ressources supplémentaires en cause, la S.N.C.F. continuant de son côté à mettre en œuvre ses ressources normales soit en régie, soit avec l'aide de ses entrepreneurs habituels et aussi, naturellement, à arrêter en liaison avec la H.V.D. le programme d'ensemble des travaux.

C'est d'ailleurs la solution à laquelle vous avez déjà recouru en diverses circonstances, notamment, tout récemment, pour la réparation provisoire du pont sur le Doux entre Tournon et Vion, détruit le 26 février 1944.

Signé : NICHELONNE.

SERVICE CENTRAL
DES
INSTALLATIONS FIXES

16. TX 10/94

NOUVEAU	1000
31	MAL 1944
Avr 5	1000
N° 6157	62

Copie pour Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Région
Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est,

Copie pour Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments
de la Région Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est,

à titre d'information.

27 AVR. 1944

Pr. le DIRECTEUR
L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division de l'Entretien

Dr. Rao

Class

45 ao

CHASSE

Service Central des
Installations Fixes

Service de
Secours Techniques

28 AVR. 1944

Viv. TX 32

7

Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments
de la Région du Nord

(Sunt a mes instructions verbales du 21/4)

Jè vous confirme que le Service de Secours Technique prévu par la loi du 9 décembre 1943, publiée au J.O. du 3 février 1944 va être constitué dans un certain nombre de départements.

Le rôle de ce service est notamment d'organiser et d'utiliser des équipes de secours et de dépannage pour aider à la remise en état des grands services publics et des usines importantes affectés par un sinistre résultant d'actes de guerre ou par tout autre cause.

Il comporterait, à PARIS, un organisme central et, dans les départements, des équipes locales organisées à la diligence et sous l'autorité des délégués régionaux du Commissariat à la Reconstruction qui sont généralement des Ingénieurs en Chef du Service Ordinaire.

Le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications a obtenu que le concours de ce service puisse être assuré en cas de besoin à la S.N.C.F.

Vous pouvez dès maintenant, et le plus tôt possible entrer en relations avec les délégués régionaux à la Reconstruction dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise pour obtenir la participation du Service de Secours Technique à la remise en état d'installations détruites.

Je vous aviserai au fur et à mesure de sa constitution dans les départements de votre Région pour vous permettre d'entrer en relations avec les Délégués Régionaux à la Reconstruction.

LE DIRECTEUR

* et de l'Aisme

- 2 MAI 1944

fait le 3/5/44

Copie à min. de C.A. (1 à 5)

pour exécution

Copie à M. Leclercq (2)

2/5

CLASSER

21 MAI 1944

Service Central
des
Installations Fixes

Réparation de destructions

Vtv - 1X29/401

28 AVR. 1944

Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments
de la Région du Nord

Au cours d'un entretien qu'il vient d'avoir avec le
Président WINTGEN, M. le Directeur général adjoint a obtenu les
précisions suivantes :

- 1°) - L'aide de l'Organisation TODT ne nous sera pas enlevée, mais
au contraire sera vraisemblablement renforcée très rapidement.
- 2°) - Nous devons nous rapprocher des organismes allemands de la
H.V.D., toutes les fois où nous avons besoin de certaines
fournitures urgentes pour les réparations. Cette précision
visait en particulier la fourniture de trains de sable nécessai-
res tant au Sud-Est qu'au Sud-Ouest pour la réparation des
brèches à Villeneuve et Juvisy.

Il a été entendu d'une manière formelle que la H.V.D. inter-
viendrait pour nous faciliter la disposition des matériaux dont nous
pouvons avoir besoin. C'est ainsi qu'elle envisage de détourner des
trains destinés à l'Organisation TODT pour servir la S.N.C.F. par
priorité.

LE DIRECTEUR

28 AVR 1944

M. Delmaux

M. Kulereq

VB. H.V.C. (1a'5)

Copie ana CA pour avis

Copie à Kulereq (2)

2/5

fait le 4/5/44

CLASSER

- 2 MAI 1944

maxima Petant,

Voici 2 notes identiques venues
du S.C.I.F. et de la D.R. qui
ont été diffusées aux C.A.
à 24 heures d'infatigable.

11/5 au Red

Comme inimitable:

à Raso
12/5 ao

Chute 6



PIÈCES

+ 1 dossier

JOINTES A L'APPUI

de la lettre

à Mr. Le Directeur.....

Service Central
des
Installations Fixes

Réparation des destructions

Aide apportée par les Services
Exploitation et Matériel et
Traction.

Vty .TX29/400

28 AVR. 1944

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région - Toutes -

NOM & TRAVAIL	
1 MAI 1944	
RUE 9	206
N° 6157	69

Il est constaté qu'en général le personnel des établissements de l'Exploitation et du Matériel et Traction est rarement utilisé pour venir renforcer le personnel de la Voie lors de la réparation des destructions causées par les attaques aériennes.

M. le Directeur général m'a prié d'insister auprès de vous d'une manière pressante pour que cette aide soit immédiatement organisée.

M. le Directeur général souligne qu'il serait particulièrement choquant que, dans la mesure de leurs disponibilités, les Services Exploitation et Matériel et Traction n'apportent pas cette aide au moment où les Services publics organisent systématiquement l'aide à apporter par les entreprises industrielles, sous forme de personnel encadré, pour coopérer au rétablissement de la circulation.

29 AVR 1944

Signé : PORCHEZ

Copie pour Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est, à titre d'information.

Il leur appartiendra de se rapprocher de leurs collègues des autres Services pour l'organisation de l'aide que ceux-ci devront apporter dans chaque cas d'espèce.

Il est bien entendu - et M. le Directeur général a personnellement insisté sur ce point - que les agents mis à disposition devront être encadrés par leurs chefs habituels.

LE DIRECTEUR

28 AVR. 1944

V.B.N.V.C
Cyprien O A

pour exécution

Vous m'avez dit que les délégués des autres Services auront à constater
Copie à M. Leducq (2)

S.N.C.F.

ANNEXE

28 Avril 1944

NORD TRAVAIL	
13 MAI 1944	
PIECES	

Service Central des
Installations Fixes

Réparation des destructions

Aide apportée par les Ser-
vices Exploitation et Ma-
tériel et Traction.

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région du Nord.

Vty T X 29/400

Il est constaté qu'en général le personnel des établissements de l'Exploitation et du Matériel et Traction est rarement utilisé pour venir renforcer le personnel de la Voie lors de la réparation des destructions causées par les attaques aériennes.

M. le Directeur général m'a prié d'insister auprès de vous d'une manière pressante pour que cette aide soit immédiatement organisée.

M. le Directeur général souligne qu'il serait particulièrement choquant que, dans la mesure de leurs disponibilités, les Services Exploitation et Matériel et Traction n'apportent pas cette aide au moment où les Services publics organisent systématiquement l'aide à apporter par les entreprises industrielles, sous forme de personnel encadré, pour coopérer au rétablissement de la circulation.

Le Directeur,
(s) PORHCEZ.

DR/N 512/1

- 1 MAI 1944

Copie pour MM. DEGARDIN - GUILLAUME - PARMANTIER.

VO. N. v.

Copie - mm la CA

en 10 documents

3 5

2 MAI 1944

M. Demary 2

M. Declercq

fait

4/5/44

Alban

pour approbation.

Ne faire intervenir si

Ces services n'apportent

pas leur aide totale.

+ dup. a
A. Delacq

3/5

ce document

CLASSER

3 MAI 1944

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

Remise en état des installations
détruites

VZ-TX29 | 399

Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments de la Région
du NORD.

28 AVR. 1944

4.186

29 APR 1944

in dermap

Mr. V. gir 2/51
Mr. Markin
Mr. Thomsen

Je vous adresse, ci-joint, le memento de la Conférence tenue le 19 Avril, au Service Central, au cours de laquelle ont été examinées diverses questions concernant la remise en état des installations électriques et de signalisation.

Je vous prie, sauf objection de votre part dont vous auriez à m'informer, de bien vouloir tenir compte des indications qu'il contient.

Annexe :

1 memento | *Concordia*
1 E

LE DIRECTEUR

Transmis a Julien Eloumeau

en lui laissant le soin de

— Commencez avec Dept. Aurore 18 les

Instructions de l'Archevêque concernant

l'établissement des Lettres, Courants et Courants
de la Région de la Région de la Région

- Examine la question de la dispersion des

matériel stocks au début de l'année
- Région parisienne

- J'occu. transmettre mes quelques papiers pour
examen et usage au point de vue prop. de son
concernant la même question de f. m. i. c. i. o.

- 10/5/44 (Hask)

Prin note
à classe

15 MAI 1944

0 S.N.C.F.

PARIS, le 29 Avril 1944

Service central
du Mouvement.

5ème Division
15 Sp 940.0/4

Monsieur le Directeur de
l'Exploitation de la Région NORD.

Je vous adresse ci-joint, pour exécution,
copie du memento de la conférence tenue le
25 Avril 1944 dans le bureau de M. BERTHELOT.

Le Directeur
du Service central du Mouvement,

TUJA.

EV. 14
Tramway

H186

D.R.N.

COPIE à Monsieur le Chef du Service

EX - M.F. - V.B.

S.N.C.F. - VB - Nord
Service Régional

- 9 MAI 1944

R. 9
N° 6157 66 bis

374
Tramway
S.N.C.F. div. 5

Renvois en état des inst. app.
et reconstr. des inst. app.
à l'annexe.

M. Pennequin
9/5

au Contact S/le chef
au Régier
Bertin 12/5
Boulevard
M. Pennequin
12/5

CLASSE

S

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

15 Sp 940 O/4

PARIS, le 28 Avril 1944

S.N.C.F. - VB - Nord	
Régional	
15 JUIN 1944	
9	Pièce
6157	66

ANNEXE

CONFERENCE TENUE LE 25 AVRIL 1944 A 15h30
DANS LE BUREAU DE M. BERTHELOT

PRINCIPALES DECISIONS PRISES

A/ En ce qui concerne la région parisienne (Ceinture et Arrondissements de Paris) :

1°) Amélioration des moyens d'action de l'organisme JOISSON:

- a) par l'amélioration de ses relations téléphoniques avec les divers P.C. de la région parisienne,
- b) par le renforcement, en personnel qualifié et d'un grade suffisant, de cet organisme, qui devra fonctionner de manière continue, au moins pendant une période de 16 heures,
- c) par l'extension de ses pouvoirs de commandement, notamment en matière de traction sur la Ceinture;

2°) Accélération de la remise en état des faisceaux de Valenton (notamment des liaisons avec les principales côté Noisy);

3°) Intervention auprès de la H.V.D. Paris pour obtenir le dégagement du plus grand nombre possible de voies du faisceau de Villeneuve, de manière à permettre d'y constituer un réservoir de trains à échanger avec la Région Est;

4°) Mise à la disposition permanente de l'organisme JOISSON, pour la traction sur la Ceinture, de:

.....

- 30 machines par la Région du Nord,
- 20 machines par la Région du Sud-Est,
- 10 machines (et ultérieurement 15) par la Région du Sud-Ouest,
- 20 machines par la Région de l'Est,
- 10 machines par la Région de l'Ouest;

5°) Parallèlement à ce renforcement de la traction Ceinture, qui doit lui permettre de débiter, pour commencer 90 trains, renforcement de la traction des Arrondissements de Paris des diverses Régions, les moyens correspondants étant obtenus par une aide des autres Arrondissements des Régions;

6°) Renforcement de la traction sur l'itinéraire Montereau-Malesherbes-Les Aubrais, pour lui permettre d'assurer, en moyenne, le passage de 10 trains par jour de chaque sens en sus du trafic normal antérieur au détournement; ce renforcement devra porter notamment sur le dépôt vapeur d'Orléans-Les Aubrais qui devra être équipé en conséquence.

B/ En ce qui concerne la Région du Nord, en tablant sur le programme du minimum vital indiqué par M. THIBAUT et qui correspond à l'expédition d'environ 32 à 33.000 T de combustibles minéraux par jour couvrable au départ des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, on doit viser à assurer en moyenne 40 trains de houille et coke par jour au total. A cette fin, on ne détachera sur la Région du Nord aucune machine nouvelle des autres Régions pour les baser sur des dépôts Nord. Par contre, l'Est, le Sud-Est et l'Ouest assureront un certain nombre de ces trains de houille et coke par des courses de machines à double équipe effectuées par des machines de leurs dépôts.

Il est entendu que, sur les 40 trains journaliers prévus, 10 trains seront assurés par la Traction Est, 10 trains par la Traction Sud-Est, 3 trains par la Région Ouest et 17 trains par la Traction Nord.

C/ Incidemment, M. BERTHELOT confirme que, dans l'ordre d'urgence des réparations à entreprendre après les bombardements, la remise en état des dépôts au plus exactement de leurs liaisons avec les voies principales, passe en toute première étape au même titre que le rétablissement des voies principales et des faisceaux de relais.

11 MAI 1944

Rég 9

N° 6112

66^{br}

29 AVR. 1944

3 Annexes

in Rap

Clame

4/5 ad

Travaux de
remise en état de
destructions

Travaux
de
Remise en état de
réinstallation
des
installations (Doni
fini)

HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS

29 rue de Berri.

V.R. E 41 T13 Einsatz
du 8 avril 1944

Vtv TX-9
404

Bien que la question à laquelle vous faites allusion dans votre lettre visée en marge ne semble pas avoir été soulevée au cours des entretiens entre MM. PORCHEZ et WEYHER, la S.N.C.F. n'a cependant pas d'objection à ce que les E.B.D. et U.A.B. établissent des tableaux de comparaison d'effectifs utilisés et de rendements obtenus sur les différents chantiers de réparation de destruction, sous réserve qu'il n'en résultera aucun travail supplémentaire pour les Services locaux de la S.N.C.F.

Il n'apparaît pas toutefois qu'on puisse tirer des enseignements utiles de tels états.

Les rendements qu'ils font apparaître résultent d'opérations arithmétiques qui ne tiennent aucun compte des conditions dans lesquelles les travaux sont exécutés. Or, les temps passés à une même opération peuvent varier dans des proportions extrêmement importantes selon l'encombrement des lieux de destruction, les facilités de transport des matériaux, la configuration du terrain, la nature même du sol, les conditions atmosphériques, l'organisation du travail, compte tenu des effectifs à disposition, etc...

En ce qui concerne le second point de votre lettre demandant de faire appel dans une plus large mesure aux entreprises de Génie Civil, la S.N.C.F. a toujours eu recours, sur ses chantiers non seulement aux entreprises de génie civil liées à elle par contrat, mais également à toutes les entreprises de cette catégorie travaillant habituellement pour elle, voire même aux entreprises n'ayant aucune attache avec elle. C'est ainsi, par exemple, que, lors des remises en état consécutives aux bombardements de Longueau et de Trappes, il fut respectivement fait appel à une vingtaine d'entreprises de génie civil.

D'autre part, le matériel de grande capacité dont peuvent disposer ces entreprises, et qui se fait de plus en plus rare, sera utilisé chaque fois que cela sera reconnu possible ; mais, étant donné que ce matériel consomme de grandes quantités de carburant et lubrifiants, alors que la pénurie s'en fait de plus en plus grave, la S.N.C.F., à part quelques cas particuliers, estime qu'un matériel de moyenne importance est plus indiqué et c'est dans ce sens qu'elle poursuit ses efforts.

Signé : PORCHEZ

SERVICE CENTRAL
DES
INSTALLATIONS FIXES

Copie à Monsieur le Chef du Service de la voie et des Bâtiments
Région de l'Est, du Nord, de l'Ouest, du Sud-Ouest,
du Sud-Est

avec copie de la lettre du 8 avril 1944 de la H.V.D.
Paris et de chacun des 3 états qu'elle se propose de
faire remplir par ses Services.

29 AVR. 1944

1 pièce jointe.

Pr. le DIRECTEUR
L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division Centrale de l'Entretien

- 2 MAI 1944

1 - MAI 1944

M. Deinauf

M. Leclercq

VB. H. V. C.
Copie une CA 1. 2. 3 3.5.44

pour avis

J'attire notamment l'attention sur

Exp. A - au sujet de l'emploi de engins
cannonniers de moyenne importance.

Ces engins doivent être
similaires à ceux de la division.

Copie à M. Leclercq (2)

Traduction

A la Direction Générale de
la S.N.C.F.
Service central des I.F.

PARIS

Paris, le 8 avril 1944

NOTRE TRAVAIL	
11 MAI 1944	
9	
N° 6157	66 ^{tr}

Notre référence : E 41 T 13 Einsatz

Objet : Travaux de remise en état

Au cours de nos entretiens réitérés concernant les travaux de remise en état, nous avons préconisé la nécessité d'appliquer une comparaison du rendement des différents secteurs de travaux. Nous avons demandé à nos E.B.D. et U.A.B. d'utiliser le modèle ci-joint comme base de comparaison pour la main-d'oeuvre employée et les rendements obtenus. Nous vous transmettons ci-joint quelques modèles pour vous permettre de renseigner vos directions locales des chantiers.

A cette occasion, nous attirons votre attention sur ce qu'il conviendra de faire appel pour les travaux de remise en état, dans une plus large mesure que jusqu'à présent, à des entreprises de génie civil (entreprises liées par contrat) disposant de matériels de grande capacité. Ce concours doit être assuré partout où ceci est possible et utile.

Signé: WEYHER

Faisceau de voies	Voie	- A - Travaux de terrassément					- B - Voies					- C - Appareils de voie					- D - Observations (nombre des entonnoirs ter- minés, achève- ment, etc...)
F ¹																	11 MAI 1944
II																	9
Voie principale																	6757 66 ^{tes}
Totaux																	

Volume général de
l'entonnoir
avant le commencement
des travaux, environ

entonnoir

environ

Quantité exécutée par
jour

voie

nombre d'appareils
de voie.

multiplié par

- E -	- F -
Autres travaux	Observations
nature	Achèvement, etc.)

Propositions en ce qui concerne la continuation
des travaux :

Demande de main-d'oeuvre, d'engins, de grues, etc...

Annexe à la lettre H.V.D. Paris
E 41 T 13 Einsatz du 8-4-44

CHANTIER de

Rapport journalier

Secteur de surveillance :

Nom de l'agent de surveillance :

NON TRAVAIL

11 MAI 1944

9

6157 66^{hr}

Secteur 1 : Journées de travail

Désignation des équipes	Effectif	Heures de la journée																						Temps de travail proprement dit (heures)
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22						
District de :																								
Entreprise :																								
Section :																								
Personnel de la Reichsbahn :																								
-d°-(personnel des districts):																								
Cie des Sapeurs de la Wehrmacht (armée de terre) n°93 :																								
Totaux :																								

Journées de travail productives

Légende :
 : travail effectif (heures de travail
 du chantier)
 : alerte
 : temps d'arrêt

environ