

S. N. C. F.

Région du NORD

Voie et Bâtiments

AFFAIRES GÉNÉRALES

(Répertoire G)

V 932

Section N°

Travaux

Subdivision N°

DIVERS

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

Année 1940 Nos 1079	Année 1944 Nos 6157	Année 19 Nos
Année 1941 Nos 9365	Année 19 Nos	Année 19 Nos
Année 1942 Nos 968	Année 19 Nos	Année 19 Nos
Année 1943 Nos 6451	Année 19 Nos	Année 19 Nos

Nos des Pièces	DATES des Pièces	EXPÉDITEUR	ANALYSE SOMMAIRE	DESTINATAIRE	Nombre d'ANNEXES	OBSERVATIONS
	(1940)					
1	20 juillet Porchez			Cambourne	cl	
2	18 juillet Porchez			Guillaum	1 cl	
2 bis	31 " Le Besserais			Cambourne	cl	
3	27 juillet Person			Ternau	cl	
4	28 juillet. Etat du corps du Rég. de 2977/40. n° 1165				cl	
5	29 juillet Porchez			Cambourne	1 cl	
6	30 juillet Person			Ternau	cl	
7	5 août Ternau			De Ville Adm	1 cl	
8	11 août Wagner			Guillaum	cl	
9	12 août Person			Ternau	cl	
10	13 août Porchez			Cambourne	1 cl	
11	14 août Porchez			Guillaum	" cl	

N° des Pièces	DATES des Pièces	EXPÉDITEUR	ANALYSE SOMMAIRE	DESTINATAIRE	Nombre d'Annexes	OBSERVATIONS
<u>1940</u>						
12	24 aout	Porchez		Cambourne	-	cl
13	27 aout	Guillaume		Porchez	6	cl
14	28 aout	Demaux		IV.	5	cl
15	29 aout	Lemaire		Ch. d'Etat à Riom	2	cl
16	31 aout	Porchez		Guillaume	14	cl
17	6 sep	Guillaume		Porchez	1	cl
18	6 sep	Demaux		Ch. d'Etat	14	cl
19	4 novem.	Demaux		I.V.	-	cl décal.
<u>1941</u>						
20	19 janvier	Porchez		Guillaume	-	cl. extat.
21	15 mars	Porchez		Cambourne	-	cl
<u>1942</u>						
22	27/II	4 ^e Ann ^t		Demaux	1	(extat.)
<u>1943</u>						
23	22/3	Cambourne		Guillaume	1	
24	2/4	Porchez		d ^e	1	
25	20/4	Tournier		Ministre	1	
26	28/4	"	PV Conf. N° 1269 de I.V.	"	1	
27	10/5	Porchez		Guillaume	1	
28	27/5	Guillaume		Porchez	2	cl
29	1/6	Lemaire		Guillaume	1	
30	15/6	Demaux		4 ^e Ann ^t	1	
31	19/6	Guillaume		Porchez	4	cl
32	15/7	2 ^e Ann ^t		Demaux	1	
<u>1944</u>						
33	19/1	Conférence des Chef de 1 ^e de la voie			cl ext ^t	
34	26/1	Conférence des I.V. N° 1269			cl. ext ^t	

N° des Pièces	DATES des Pièces	EXPÉDITEUR	ANALYSE SOMMAIRE	DESTINATAIRE	Nombre d'Annexes	OBSERVATIONS
68 ^{lo}	10/5	E.B.D		S.N.C.F.		
68 ^{an}	10/5	Porche		Guillaumne	1	
69 ^{an}	9/5	Porche		Guillaumne	cl	
69 ^{an}	11/5	Porche		Guillaumne	cl	
69 ^{an}	13/5	Porche		Guillaumne	cl	
69 ^{an}	13/5	E.B.D		S.N.C.F.	2	
69 ^{an}	13/5	Porche		H.V.D.	cl ext. ^o	
70	13/5	3 ^e Arr ^t		Guillaumne	cl	
71 ^{an}	13/5	Porche		Guillaumne	1	
71 ^{an}	13/5	Porche		Guillaumne	cl	
72	16/5	Porche		Guillaumne	cl	
73	15/5	Leclercq		E.B.D	1	cl
74	13/5	Leclercq		E.B.D	cl	
75	13/5	Guillaumne		Porche	cl	
76	17/5		Notes			cl
77	19/5	3 ^e Arr ^t		Demaine	2	cl
77 ^{an}	20/5	Leclercq		Adine		cl
78	20/5	V.B. Ouest		Guillaumne	1	cl
78 ^{an}	20/5	Leclercq		I.V.	2	cl
79	19/5	5 ^e Arr ^t		Leclercq	cl	
79 ^{an}	18/5	Demaine		4 et 5 ^e Arr ^t	cl	
80	20/5	5 ^e Arr ^t		Demaine	4	cl
81	23/5	Porche		Guillaumne	cl	
81 ^{an}	23/5	Porche		Guillaumne	cl	
82 ^{an}	24/5	E.B.D		S.N.C.F.	4	cl
83	24/5	3 ^e Arr ^t		Demaine	1	cl
83 ^{an}	26/5	Porche		Guillaumne	cl	
83'	26/5	Porche		Guillaumne	1	cl
84	26/5	Wraimay		Guillaumne	cl	
84 ^{an}	26/5	Demaine		Guillaumne	1	cl
85	27/5	Porche		Guillaumne	1	cl
86	27/5	Demaine		I.V.	-	cl
87	27/5	Porche		Guillaumne	cl	
88	27/5	Porche		Guillaumne	cl	
89	27/5	Porche		Guillaumne	cl	
90	31/5	Porche		Guillaumne	1	cl
91 ^{an}	31/5	Porche		Demaine	3	cl

Nos des Pièces	DATES des Pièces	EXPÉDITEUR	ANALYSE SOMMAIRE	DESTINATAIRE	Nombre d'Annexes	OBSERVATIONS
34 ^{ter}	11/3	Porcher		Guillaume	10	d.
34 ^{ter}	22/3	Conférence de l'entretien N° 304		H. V. D	1	d.
35	6/3	Le Général		3 ^e Au ^t		d.
36	13/3	Demarre				
38	24/3	Porcher		Guillaume	4	d.
39	1/4	Guillaume	P.V. Conférence Chef de 1 ^e V.B du 23/3/44	Guillaume	cl. et 5 ^e	
39 ^{ter}	3/4	Guillaume		Guillaume	cl.	
40	3/4	Porcher		Guillaume	d.	
40 ^{ter}	30/3	Demarre		Mouvement	cl.	
41	31/3	Porcher		Guillaume	cl.	
42	3/4	Porcher		Guillaume	cl.	
43	4/4	Semaine		Guillaume	2	d.
44			Groupement de notes avec 3, 3, 4 et 5 ^e Au ^t		5	d.
45 ^{ter}	4/4	Porcher		Guillaume	2	d.
45 ^{ter}	5/4	Porcher	Mémento de la réunion des Chefs de division de l'Entretien	Guillaume	cl. et 5 ^e	
46	6/4	Porcher		Guillaume	cl.	
47	8/4	4 ^e Au ^t		Demarre	d.	
47 ^{ter}	8/4	Porcher		Adam	cl. et 5 ^e	
48	11/4	4 ^e Au ^t		Demarre	cl.	
49	11/4	E.B.D		Région Nord	cl.	
51	14/4	Demarre		5 ^e Au ^t		d.
54	18/4	4 ^e Au ^t		Demarre	2	d.
56 ^{ter}	19/4	Porcher		Guillaume	d.	
57	21/4	Porcher		Guillaume	11	d.
58	25/4	Pierlon		Latouche	3	d.
58 ^{ter}	25/4	Porcher		Guillaume	1	d.
59	26/4	Porcher		Guillaume	1	d.
60	27/4	Porcher		Guillaume	d.	
60 ^{ter}	26/4	Guillaume		Porcher	3	d.
61	26/4	3 ^e Entretien Région Sud-Ouest		Demarre		d.
62	27/4	Porcher		Guillaume	d.	
63	28/4	Porcher		Guillaume	d.	
64	28/4	Porcher		Guillaume	d.	
65	28/4	Porcher		Guillaume	1	d.
66	28/4	Porcher		Guillaume	d.	
66 ^{ter}	29/4	Mouvement		Guillaume	1	d.
66 ^{ter}	29/4	Porcher		Guillaume	3	d.
67	3/5	5 ^e Au ^t		Demarre	d.	
67 ^{ter}	4/5	Porcher		Guillaume	d.	
67 ^{ter}	7/5	5 ^e Au ^t		Demarre	d.	

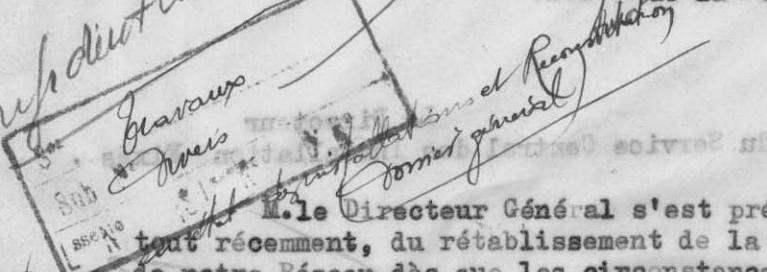
117

SERVICE CENTRAL

22 Juin 1940

des installations fixes
et les réparations et reconstructions
à faire pour assurer la continuité du rail
et le fonctionnement des services essentiels
toute récemment, du rétablissement de la circulation des trains sur l'ensemble
de notre Réseau dès que les circonstances l'exigeront.

Confidentiel



V 00.01

12 JUIL 1940

M. Demans

1940

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.

Le 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 matériels 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, Adjoints, 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 ras-
sembler 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.

NORD - TRAVAUX
Service Central

30 Aout 1940

Rep. G	Pièces
R. 1079	1

su:

à classer

nb

4 AOUT 1940

référera

au

17

Classé

11

LETTRE 2014

1914 juillet 30

J'attire tout spécialement votre attention sur l'importance de la question; la rapidité avec laquelle pourra être repris le fonctionnement du chemin de fer conditionne la reprise d'un réel normal des échanges; je vous demande, en plein accord avec M. le Directeur Général, d'avoir à honneur de mettre au service de l'œuvre communale les meilleurs éléments dont vous disposez.

Le Directeur
du Service Central des Installations Fixes.

1914 juillet 30

Le Directeur
du Service Central des Installations Fixes.

1914 juillet 30

Le Directeur
du Service Central des Installations Fixes.

1914 juillet 30

Le Directeur
du Service Central des Installations Fixes.

1914 juillet 30

Le Directeur
du Service Central des Installations Fixes.

1914 juillet 30

Le Directeur
du Service Central des Installations Fixes.

1914 juillet 30

Le Directeur
du Service Central des Installations Fixes.

S.N.C.F.

Paris, le 18 Juillet 1940

NORD - TRAVAUX

Service Central

Service Central des
Installations Fixes.

Vt 5000

3



22 JUIL 1940

M. Demaup

1 (signature), 22/7/40.

qui va faire

de cette note

9

3/7

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.

(1) reçu

You 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

Sur note du 28-8-40
aux 1.V.

CÉSARO

✓ Nom

Vt

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

18/7/40

LE DIRECTEUR

Signé : Porchez

ANNEXE

S.N.C.E.

Service Central des
Installations Fixes.

Paris, le 18 Juillet 1940

NORD TRAVAUX
Service Central

21 JUIL 1940	
Rap G	Pièces
1079	2

vt. 5200-

3

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

22 JUIL 1940

Dossier
N. 500 / 5 | Pièce N° 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.

23 JUIL 1940

M. Demant

M. Henrigeat

S

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.

M. Leclercq

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 pourrez compenser l'absence ~~successive~~ 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

Jou

P. -D.FL.

PARIS 23 JUIL 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL.

R. C. Seine 276.448 Paris

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

D 3361/50

Novembre
vers
Par
et Reconstruction
de la
général

le 21 Juillet 1940

TRINITÉ 73-00
S. N. C. F.

RÉGION NORD

SECRETARIAT DE LA DIRECTION

23 JUIL 1940

Dossier N°

N. 7221/12

NORD - TRAVAUX

Service Central

31 DEC 1940

Rép. G

Plaques

N. 1079

204

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

24 JUIL 1940

M. Demant

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.

Il convient, à l'aide de toute la main-d'œuvre locale disponible, de faire effectuer d'urgence les réparations indispensables et les travaux conforfatifs 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.

Il 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.

Il 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 gardienage 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,

Warnez et Guilly.

MINUTE

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 27/7

à signer
par M. Demant

107 107

Reproduction
Officier

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

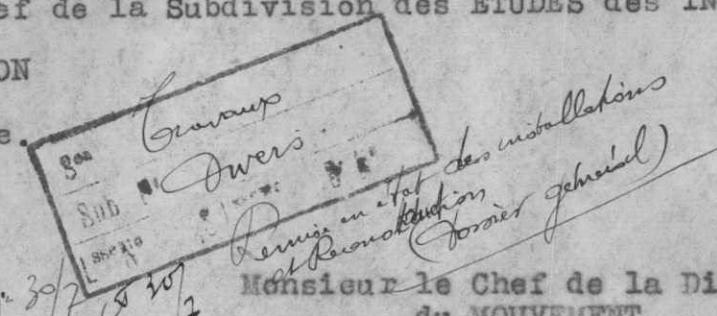
M. PIERSON

Minute.

29/7

Le Collonville 30/7/1940

Le Tegier



NORD - TRAVAUX	
Service Central	
30 JUIL 1940	
Rep	PIERSON
1079	3

SERVICE CENTRAL

29 JUIL 1940

VOIE

Puis note.

A classer

1er aout 1940
Le Chef de la subdivision

des Etudes de la Voie

Fait

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

CLASSEUR

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

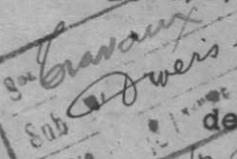
Rep. G

Pièces

1079

4

Dé



EXTRAIT

Décisions de la Conférence du
Directeur Général du
28 Juillet 1940.

1165° - Compte-rendu périodique au Ministère des Travaux Publics -

Les Services Centraux communiqueront, le samedi, au Secrétariat de la Direction (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.

Les premiers renseignements seront fournis le lundi 29 Juillet.

CLASSE

17 MER 31 JUIL 1940

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

N°24
SERVICE CENTRAL
DES INSTALLATIONS FIXES

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

V. c | 52 000-13

14

PARIS, le

29 JUIL. 1940

42, Rue de Châteaudun

Téléphone : TRINITÉ 29-94 à 32-99 Central

Adr. Télégraph. : SONAFERVOI-PARIS

19 NORD - TRAVAUX

5 AOUT 1940

19

Horavent
Drovers
Remise en état des installations
Reconstruction
Dossier général

Mr Guillaume

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

31 JUIL 1940

Dossier
N. 500 / 5 | 4
Pièce N° 5

1 - AOU 1940

M. Demant

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.

À 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 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 rétablissement rapide de la circulation.

Je vous demande de m'envoyer ces documents en double

Voir note du 28-8-40
aux 1.

CLASSE

TJVD

Copie à M.M.COLLONVILLE
HENRIQUET
SAINT AUBIN
WIDMAN

ANNEXE

PARIS, le 29 Juillet 1940.

SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FILLES

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

Tél. 152 000-13
14

MINUTE

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
2 SEP 1940	
Rep. C	Plaques
N° 10M9	

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

10/8/40
Collonville
Mr Henriet
les TS travail
qui est le devant
l'avenir ce qui suit
et le fut
qu'est ce qu'il
peut faire?

De
S. accor
lansh
10/8

Au cours de la Conférence du Directeur Général du 10 Juillet dernier, il a été rappelé que les Régions d'AVG. DEPL. au Service " tous les renseignements concernant les destructions.

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

À 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 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 cotations 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 soutenant les routes 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 établissement et au fur et à mesure qu'ils sont établis, sans attendre de les grouper par itinéraires.

le Directeur,
" PORCHEZ "

V.E.N.Y.

PARIS, 1^{er} JUILLET 1940
MUSÉE NATIONAL
DE L'ARMÉE

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 m'adresser au fur et à mesure dans la forme prévue, les renseignements X qui vous restent à fournir.

L'ingénieur en Chef de l'Entretien

ANNEXE

NORD - TRAVERS
Service Central

2 SEP 1940	
Réf. C	PIÈCES
N° 1079	S

7/8
urgent

M. Lemaire

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

✓

M. Lemaire

Le IF nous demandent

(1) la PV & reconnaissance
d'après l'avancement ^{lourdaise} des travaux
de rénovation en état de toutes
les installations.

Le service R nous demande

(2) des fiches pour le ouvrage

d'art (1 exemplaire des fiches et

(3) + un rapport ^{aujourd'hui} journalier sur

l'avancement des travaux
d'ouvrages d'art.

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

Il manque (4) qui
fait l'objet de la note
ci-jointe aux IV et de la réponse
à M. Torchzy

8/3/8. ✓ N°

M. Lemaire le 13/8
que a dit que M. Torchzy ~~me~~ signe tous
les renseignements nécessaires à la Pecan pour le document avec

M. Lemaire 10/8

Il faut voir ce que le service R et
le LF demandent exactement dans
ce qu'il est raisonnable de faire
le service ^{peut faire} mais il fait une
affaire coordonnée.

Nous ne pouvons répondre aux PV si
état, date, fiche, etc. que
disent le même chose et chevauchent
l'un sur l'autre.

que le acte de
reçus être
signé

Dg

LECLERCQ
HENRIQUET pour former 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.

MINUTE

ANNEXE

Paris, le

Services Centraux

2 SEP 1940

Ca

Places

1079

Le CHEF du SERVICE de la VOIE et des BATIMENTS

à Monsieur le DIRECTEUR du SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES.

V.B.N.vt.

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

1940 relative à l'envoi [REDACTED] de compte-rendus des

reconnaissances avec la liste des travaux reconnus nécessaires.

Il est nécessairement difficile d'établir de compte-rendus journaliers, & [REDACTED] de fait de la difficulté des relations avec [REDACTED]

personnel du front local, Je vous ai maintenant envoyé des compte-rendus pour 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. II2 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. I22.I60)
- BULLY-GRENAY à BRIAS
- LENS à OSTRICOURT
- HENIN-LIETARD à DON

[REDACTED] comportent l'indication des travaux que j'exécute

Les Compte-rendus

Deja ou que je compte exécuter par mes propres moyens et
1920 propositions en ce qui concerne ceux qui seront à
faire par le Service R.

Les envois continueront au fur et à mesure de la
réception des renseignements ~~des Services locaux~~, rensei-
gnements qui sont ~~assez~~ longs à me parvenir ~~les réparations étant toutes la cause de transmission et~~
~~les difficultés rencontrées pour faire la reconnaissance~~
~~lorsqu'il s'agit~~
~~sur des lignes exploitées par les Allemands qui ne per-~~
~~mettent pas toujours à nos agents la libre circulation~~
dans nos emprises.

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

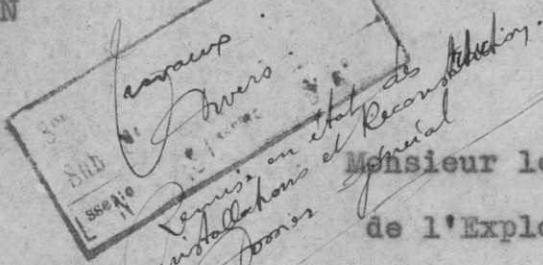
A (
familier dans lequel je me trouve en
ce moment présent.
l'avant tout
s'occupant
de ce qu'il se passe dans le pays.
C. F.

Enfin X
* ce qui concerne la difficile

pour les ouvrages d'art prends
nt le train le matin au poste
mme que elles sont éboliées.

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



EX.Ne/s2 N° 56434

Remise en état des installations de sécurité

Avis à donner au personnel

M. Lemay

M

Copi aux 25

Pour information employés

*Copie Vigneau
Cottereau
Héniquek
Wagnon*

La reprise de l'exploitation par nos soins de certaines lignes vous a conduit ou vous conduira à faire paraître 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 cantonnement, réglementation à appliquer, etc...

Afin d'unifier les instructions qui pourront ainsi être données au personnel, je crois devoir vous communiquer 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 fonctionnement des installations de sécurité.

Dans le but d'éviter les inconvénients qui résulteraient 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 intéressant 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 entraînera sur la section de ligne intéressée, le retour à la

30 JUIL. 1940

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
30 AOUT 1940	Pièces
Rép. G	N° 1079
6	

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 Divisions intéressées (entretien, Traction, études Ex.).

Dès que vous aurez pu fixer, en accord avec votre collègue Y.M., la date probable du rétablissement d'une signalisation au moins provisoire sur la totalité d'une section de ligne suffisamment importante, je vous demanderai, 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 ne 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 reprendrons l'exploitation - les mesures de sécurité suivantes doivent être prises :

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

2^o - l'espacement des trains doit être assuré par le cantonnement téléphonique.

En cas de non rétablissement du téléphone, les dispositions du chapitre IV du Règlement de cantonnement 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^o - 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.1, 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 paraitre pour porter à la connaissance du personnel les limites des sections réexploitées, et dans les consignes que vous donnerez corrélativement aux gares, je vous demanderai 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 bien notamment); ainsi, les mécaniciens n'auront 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

Paris, le 5 Août 1940

Annexe

M. de VILLELE Chef de l'Arrt R PARIS

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

M. POINTIN ----- d^u ----- NORDLILLEAUX

M. MERCK ----- d^u ----- V.B. STQUENTIN

V.B. N vt

2 SEP 1940

Pièces

Je vous prie d'adresser,
dès 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 .

à 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

Dém
12 AOÛT 1940

CLASSEER

Copie à M. Collonville

ANNEXE NORD - TRAVAUX

Service Central

Paris, le 5 Août 1940

2 SEP. 1940

Reçu par

Plaçees

ch de Ville / 1079
ch de l'arrond R
Taxis

M Adine
ch de l'arrond R
- Ominus

M Pontin
ch de l'arrond R
- Lles

M Meuh
ch de l'arrond VB
- i quatuor

Je vous prie d'admettre,
de maintenant, directement
à M Lemain, un rapport
journalier aussi succinct
que possible, sur l'avancement
des chantiers (~~et~~ ^{date} ~~de~~)
~~F~~ au commencement, dat
d'achèvement, cause de retard
particulier etc..)

16. Il s'agit des
travaux dans l'étendue R par tranches d'au moins
et l'arrond R question sur ce rapport
dans son état
charge.

Copie à M. M. Mainguet pour avis

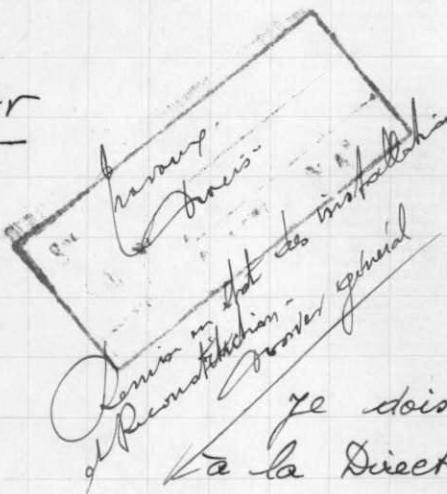
10/8/40

M

AJ

VBN/vr

9 AOUT 1940



M. M. de Villele
Admire
Pointeur.

... Annexes

11/40

Dépôt - TRAVAUX

Servizio Comunale

2 SEP 1940	
Rép Gr	Pièces
N° 1079	8

Je dois soumettre chaque lundi, 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 correspon-
dantes.

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

Le chef du 10 octobre 1940
Général, le 12 juillet 1940 à 10 h 30 min

AJ MW

CLASSEUR

Copie à Monsieur WAGNON,
Monsieur HENRIQUET,
pour avis

ANNEXE

FL

Paris, le 11 Août 1940

NORD - TRAVAUX
Service Central

2 SEP 1940

H.F. G Pièces
1079 8

Duplicata
de la
Minute

V.B/H vr

Monsieur
(de VILLELE
(ADINE
(POUTIN

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 corrélative 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,
"WAGNON"

Copies pour :

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

Ylern

7 40097

15/8

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

LILLE
BOULOGNE

AVRIL
DOUBI

St-
HÉLÈNE

NOTE - TRAVAUX

Service Central

30 AOÛT 1940

Réf. Ca N° 1079

Pièces 9

*Copy aux Drs
Hénique
Maury*

*Brassac
Droes*

15/8/40

Demande stat des installations (Dossiers général)

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.G. est souvent une opération assez longue et difficile.

Afin de faciliter leur tâche, je pense que vous n'hésitez 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 VB.,

Signé: PIERSON

CHACRON

N.38
S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

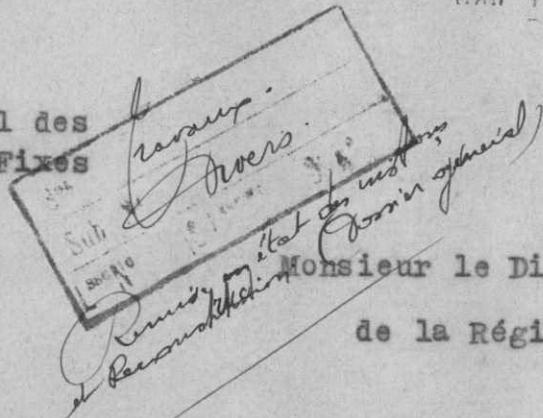
Construction

11.100.4
1

M. Guillaume

14 AOU 1940

M. Semau



MAR 13 AOUT 1940

13 AOU 1940

16 AOUT 1940

Recé

1079	10
REGION	
SECRÉTARIAT DE LA DIRECTION	
13 AOUT 1940	
Dossier	N° 310 / 2

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

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 à 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 express 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

Copie à M. Vigier
en l'priant de veiller bien
à faire remettre le jeudi
soir de chaque semaine le
renseignement demandé en
A ce qui concerne la
Bâtiment et les installations
hydrauliques

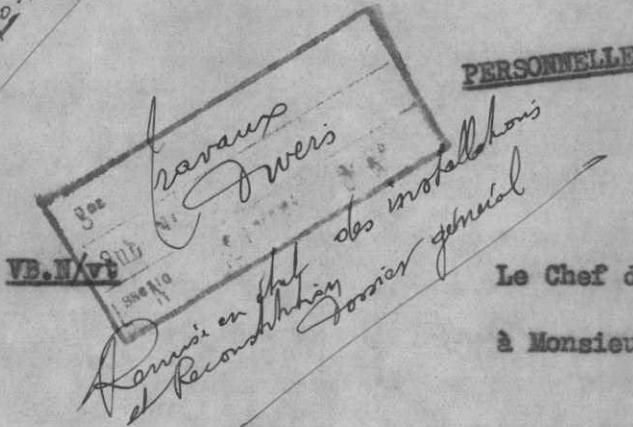
17/8

ct

OLG 3330

clair 1 copie
 à f. 1054
 ouvrage détruit d'art
 (ouvrage) Sabotin de auvergne
 9. 6011 Vois. Sabotin (mme) Roge
 1080 Alain (mme) Roge
 1053 Telegraphie et téléphonie
 1052. Bijouterie (mme) Roge
 8. 1050. Bijouterie (mme) Roge

Minute



27 AOÛT 1940

6 Annexe

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
6 SEP 1940	
Rép G	Pièces
N° 1079	13

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments

à Monsieur le Directeur du Service Central des
Installations Fixes

54 photos

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

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, draisiennes 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'augmentent 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

CLASSEUR

11 30/8 f

....

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'œuvre : matériaux, outillage et main-d'œuvre 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 tirefonceuses 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 élévatrices, exemple : Usine élévatrice des gares de : LONGPRE-les-CORPS-SAINTS, BACOUEL, 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 élévatrice de LA FERE (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 élévatrice de BARENTON).

4°/ De très longs délais sont demandés par l'industrie pour la fourniture de certains engins spéciaux, exemple : moteur électrique avec démultiplificateur 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 continual 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'œuvre 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 LONGUEUIL 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-Survilleurs
- 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'Ormoy-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 Ormoy
- 12 - - Signalisation définitive du pont de Chaponval
- 13 - - Valmondois - Persan-Beaumont
- 15 - - Chantilly-Creil
- 20 - - Ormoy à Orrouy
- 20 - - Ormoy 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 Troësnies
- 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 Falaise

DS

Paris, le 27 AOÛT 1940

19

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

ANNEXE

NORD - TRAVAUX
Services Centraux

6 SEP-1940

Ripon 13 Place
N. 1079 13

SERVICE DE LA VOIE ET DES BATIMENTS

18, Rue de Dunkerque Paris (X^e)

Réponse à la lettre

No

Référence à rappeler

V.B.N.vt.

NNELLE

Monsieur le DIRECTEUR,
du Service Central des I.F. (Pouhon)

Monsieur le DIRECTEUR,

in Form Central des I.F. Porcher

Suite à votre note du 21 courant, je vous adresse
~~ce fruit~~ ~~photographie d'ouvrage~~ ~~s'as déterm~~
~~la documentation que je possède sur les questions~~
Vos honnors a pris quelques renseignements particuliers
OUVRAGES d'ART pour différents types de terrains.

~~la note du 6 Août 1940 qui vous a été remise~~

~~vue de la Conférence de BRUXELLES du 8 Août, je joute-
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'œuvre.~~

~~L'Entrepreneur, de son côté, a des difficultés pour transporter, par route, son outillage et sa main-d'œuvre sur place, par suite de la pénurie d'essence.~~

Il ne faut donc pas s'étonner que les délais d'exécution soient un peu longs, alors que ~~la~~^{un} Génie Allemand dispose de trains-parcs ~~qui~~^a amènent à pied-d'œuvre: matériaux, outillage et main-d'œuvre ~~qui~~^{qui se procureront} →
et, il s'agirait de faire l'impossibilité de venir en
terre auvergne le logement et la nourriture. Or beaucoup
de Allemands s'engagent le plus couramment, et parfois
sont de plusieurs mois à se déjouer d'une famille et de
une longue période.

Enfin, pour nous (nous les entrepreneurs), l'impossibilité presque absolue de franchir le lit de la Somme rend pratiquement toute délocalisation dans une autre région de France d'autant plus difficile qu'il existe de longues délais d'attente pour faire face à l'absence de main-d'œuvre.

~~outillage et matériau par voie de séquestration
immédiate~~

~~J'annexe 51 photographies se rapportant à 16 ouvrages 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 force totale de l'outillage et équipement~~ l'outillage des brigades a été enlevée et aussi du fait que les bicyclettes et vélos-moteurs dont disposaient la majorité des agents 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 par ~~manque~~ ^{manque} 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'œuvre 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 continual de l'ordre
d'urgence à adopter pour les réparations,
quand nos dispositions sont prises pour
l'exécution des programmes établis
l'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 ne prévoient
le rétablissement que plusieurs semaines
plus tard

Les conditions d'envoi d'équipes allemandes
pour collaborer aux réparations sont
versent de même ~~les programmes~~ nos
plans d'action ; nous recevons généra-
lement l'avis d'envoyer des 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 ~~des~~ 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.
est restée nécessaire. C'est un nouveau
contrat ordre qu'il faut donner.
~~à cette partie~~
Le travail des équipes allemandes
~~peut se faire dans~~ 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 pour
reprendre ultérieurement le travail

être établie, dans des conditions normales, des contrats

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 Elévatrices, exemple : Usine d'Elévatoire des gares de LONGPRE-les-CORPS-SAINTS, BACOUEL, 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 Elévatoire de La FERE (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 Elévatoire 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-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 continu et des fautes*

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 ~~par le transport de matériau~~ pour les Fonctionnaires des Arrondissements que pour les Fonctionnaires du ~~PARIS~~ ^{comme agents} ~~PARIS~~

Faute d'essence impossibilité de circuler en automobile pour assurer la liaison pour transporter rapidement les équipages 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 ^{avoir de} nous ~~les~~ 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.

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 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'œuvre 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).

- SIGNALISATION

- 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
- du 11 - 15 - Epinay-Montsoult
- 11 - Paris - Plessis-Belleville
- 11 - Paris - Survilliers
- 16 - Signalisation provisoire du pont de CHAPONVAL
- 17 - Survilliers - Chantilly
- 20 - Plessis-Belleville - Nanteuil
- 25 - Ragny - Pontoise et Bif.de Liesse à Bif.d'Epluches et Pontoise
- 27 - Signalisation provisoire du pont de Verberie
- 27 - " - " de la Cab.I d'Ormoy-Villers
- 30 - B.A.L.Creil - Clermont
- Ier 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 Lavergines et du Petit-Thérain
- 10 - Persan-Beaumont - Beauvais
- 10 - Nanteuil le Haudouin à Ormoy
- 12 - Signalisation définitive du Pont de Chaponval
- 13 - Valmondois - Persan-Beaumont
- 15 - Chantilly - Creil
- 20 - Ormoy à Orrouy
- 20 - Ormoy 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 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 Falaise .

- SIGNALISATION

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

J

3

6 SEP 1940

(Y)

Note

Rép. G.

Places

1079

13

Les principales difficultés rencontrées pour la tenue en état des installations de signalisation sont les suivantes :

- Les grues destructions sont relativement peu nombreuses (Ormey Villers Cab 1 - Compiegne Cab 1 - Longueau Cab 9 - Ronches poste T) pour ce qui concerne le nord de la ligne Saint-Quentin il existe de nombreux sites aussi bien dans les portes que sur la voie, ce qui nécessite de nombreux petits chantiers.
- La constitution des équipes de spécialistes des Entreprises est malaisée et l'a été surtout à l'origine car beaucoup de ces spécialistes étaient soit mobilisés soit enrôlés en zone non occupée d'où il n'avaient pas accès.
- L'outillage et les appareils de même sont totalement défaillants, aussi bien aux spécialistes des Entreprises qu'aux experts de la Région.
- Des moyens de transport sont tout à fait insuffisants, tant pour le personnel que pour le matériel (Répartition à pied d'œuvre faite en général par les spécialistes eux-mêmes à l'aide de moyens rudimentaires).

- le matériel de remplacement est très difficile à trouver notamment le câble.
~~A noter que le branchemet de cables
(la rubrique n° 10 du rapport)
sur papier occasionne des pertes de
temps nombreux en raison du manque de
réserve nécessaire pour "coder" la boîte.~~
- la circulation dans les compagnies est parfois interdite à certains spécialistes de Entreprises (ponts de Verberie et de Pontchartrain) ~~qui sont également très mal équipés~~ après certaines heures de l'après-midi.
(après 18 h dans le environs de douzeheures dans le secteur des 12 au 18 km 40)
- les conditions d'existance des agents SNCF et des spécialistes de Entreprises sont parfois extrêmement précaires, aucun bon pour la nourriture que pour le logement. C'est ainsi que des agents et spécialistes ont du dans certains cas faire 10 à 20 km à pied, parfour, pour se rendre à leur travail et en revenir.
- le courant des réseaux, 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 nombreuses en Juillet et début Août, il a été prévu un programme particulièrement serré pour la rentrée en vue de l'installation de signalisation, ainsi qu'il ressort de

la simple circumscription ci-dessous :
Du 23 Juillet au 10 Août. Sont à Révoir Parisien

- 11 Juillet 40 Egrainy Monnoult.
- 11 Juillet 40 Paris - Plénis - Bellenville -
- 11 Juillet 40 Paris - Guerville -
- 16 Juillet 40 Signalisation provisoire du pont de Chaponval.
- 17 Juillet 40 Guerville Chantilly.
- 20 Juillet 40 Plénis Bellenville - Nanteuil
- 25 Juillet 40 Egrainy Ponton de bif de la Seine à Bif 8 Splinges et Ponton de
- 27 Juillet 40 Signalisation provisoire du pont de Verbois.
- 27 Juillet 40 Signalisation provisoire de la cab 1 d'Ormoy Villers
- 30 Juillet 40 BAL Creil - Clermont
- 1 Août 40 Monnoult Nointel
- 5 Août 40 Signalisation provisoire du pont de Biezy
- 8 Août 40 BAL Clermont - S. Just
- 10 Août 40 BAL en gare de S. Just
- 12 Août 40. Signalisation définitive du pont de Chaponval
- 10 Août 40. Signalisation provisoire de ponts de la Seine et du Petit Oiseau
- 15 Août 40.
- 10 Août 40 - Persan - Beaumont Beaufortais
- 10 Août 40 - Nanteuil le Haussin à Ormoy
- 13 Août 40 - Valmondois Persan Beaumont

- 15 Novembre 40 - Chantilly Creil
 - 20 Novembre 40 - Ormoy à Orrouy -
 - 20 Novembre 40 - Ormoy à Villers Cotterets
 - 21 Novembre 40 - Signalisation provisoire sur V.G.
 entre Ponts et Marais et sur
 Rethondes à Villers Cotterets
 - 21 Novembre 40 - Villers Cotterets à Bif de Froesnes
 - 22 Novembre 40 - B.A.L. Creil - le Meux
 - 23 Novembre 40 - Monoult à S'omer en chaussée
 - 23 Novembre 40 - 5^e Bmer en chaussée au Tréport
 - 23 Novembre 40 - Namur Darnetal
 - 25 Novembre 40 - B.A.L. 5^e Ind à la Talleur

f

Le Chef de la Subdivision
des Bases des Installations de Signalisation

93/5

Karl.

SL
VB. N. dm

NORD - TRAVERS
Barenton Centre
6 SEP 1940

Installation Hydrauliques

- ANNEXE

G

PARIS
1079 13

A

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 élévatrices, exemple: usine élévatrice des gares de LONGPRE-les-CORPS-SAINTS, BACOUEL, 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 Ets GOURDIN à Chartres ne peuvent procéder à la remise en gare de Chartres, d'un groupe électro-pompe qui est destiné à l'usine élévatrice 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 élévatrice 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.

me

22/9

627

Paris, le 22 Août 1940.

6 SEP 1946

Ca

1079

PIAN

13

~~Difficulté de retour des agents à leur résidence.~~

~~Difficulté~~

~~Repartement d'agents tout à fait en règle au moment
où il voulait franchir la ligne de la zone
réservee.~~

~~Difficulté de travailler sur des lignes téléphoniques
et de signalisation où les autorités occupantes
avaient déjà rebâti dans des conditions
anormales des circuits téléphoniques auxquels
ils nous étaient interdit de toucher.~~

~~Obstruction~~

~~Difficulté de trouver liaison téléphoniques avec
les obs^t. D'un 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~~

~~Tout d'abord pour les fonctionnaires obs^t, que pour~~

~~les fonctionnaires de Paris
pour transporter rapidement le matériel pour assurer la liaison~~

~~Difficulté de trouver des ouvriers d'entreprise
capables d'être assignés aux travaux de ligne.
Depuis le 1^{er} juillet nous avons admis
au travail la totalité des ouvriers de
cette catégorie qui n'a été possible de
trouver et nous les avons logés en train pour
leur faire accepter de travailler
dans les conditions difficiles qui les
reconnaissent dans la Région du Nord.~~

Difficulté de nous procurer l'abriage
et le matériel nécessaires aux réparations
~~des magasins ayant été défaillant fait~~
~~face avant la 10 juillet~~
~~les agents n'ont pas retrouvé leur abriage~~
~~à leur retour ; les dépôts locaux de~~
~~matériel avaient été vidés.~~

Les magasins qui avaient déjà avait le 10
juillet été fourni un nouvel abriage
aux agents repliés de la partie nord
du Réseau et qui avaient enfin le
matériel nécessaire à la réparation
des dégâts causés aux lignes par les
bombardements d'avant le 10 juillet
ne disposaient plus d'une réserve
capable de faire face à tous les
nouveaux besoins.

St-QUENTIN, le 17 AOÛT 1940.

6 SEP 1940

Rep G

1079

13

On sollicita si à St-Quentin plusieurs fois de l'administration allemande fut suivie et suivit.

Le 17 Août 1940, M. KLEINE a été convoqué par M. NEBE - Reischbahnhof Betriebs-

Monsieur l' Ingénieur en Chef,

-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-NEUF. Il s'est plaint des difficultés d'approvisionnement 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 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'approvisionnement 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 donc utile de saisir le Service Central 8ème 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 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. ELINI 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.

Copie à Monsieur HENRIQUET

V.B.N.vt.

Paris le 28 Août 1940.

Duplicata
MINUTE



NORD - TRAVAUX	
Service Central	
2 SEP rys	
1079	114

Vous n'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.H. 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
" DEMEAUX "

Euregithemur

CLASSÉ

Lignes.

N°
Désignation.Désignation des
Reconstitutions à effectuer.Service
charge
de la
Reconstitu-
tion ou
Service R.)Mode
d'exécution
Bétonnage
Entreprise X d'exécution
Génie
etc ...

avancement des travaux - situation au -----

Date de
commencement
des
travaux.Observations et justifications.
Etat d'avancement des travaux; mesures prises.
Justification des anomalies concernant les dépenses.
Indiquer en rouge "TERMINÉ" quand le travail est terminé et le
remplissement assuré.Dépenses
totales
autorisées faites.

Ligne 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, ---

Ligne de -----

Ouvrages d'art.

Bâtiments.

ANNEXE

NORD - TRAVAIL
Service Centrale
2 SEP 1960
Rep Gr Pièces
1079 111

copie à Monsieur HENRIQUET / fait

V.B.N.vt.

Paris, le 27 juillet 1940.

28 Août
NORD - TRAVAUX
Service Central

ANNEXE

M.M. les I.V. (I à 5) / fait

2 SEP 1940

Pièces

N° 1079 14

Vous m'avez fait parvenir sous rapidement que possé-
~~ble~~ 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 ~~un~~
~~et des~~
~~quelque sorte les P.V. de reconnaissance au fur et à mesure~~
~~qu'ont été trouvées les visites détaillées par nos agents~~
Si des renseignements complémentaires relatifs aux
installations déjà visitées ~~étaient nécessaires~~ vous
aurez à les fournir dans la même forme.

Certaines lignes n'ont pas encore été reconnues ~~et lorsque~~
Il conviendra d'envoyer les P.V. de reconnaissance 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 extraits des P.V. de reconnaissance dont
il est question ci-dessus. Je vous envoie copie - de
Pour pouvoir suivre l'avancement des travaux de recon-
struction, vous voudrez bien m'envoyer le ~~l~~ de chaque
semaine un état du modèle ci-joint indiquant succinctement
les travaux exécutés et terminés pendant la semaine préce-
dente et la situation de ceux en cours. En principe, ~~on~~ vous de
reprendrez à cet état que les travaux repris aux relevés
envoyés au Service Central des I.F.

L'Ingénieur en Chef de l'Entretien

Roy

M. Leclercq
Ne faut-il pas traiter
la question de la
la question de la
la question de la
la question de la

19/7
L'ingénieur en
charge de
l'entretien
de l'infrastruc-
ture

Lignes.

N°	Désignation.	Désignation des Reconstructions à effectuer.	Service chargé de la Reconstr. Région ou Service R.)	Mode d'exécution Personnel SNCF, Intégrale X exécution Genre etc ...	Durée de travaux.	Avancement des travaux - Situation au -----		Dépenses totales autres faites.
						Observations et justifications. Etat d'avancement des travaux; mesures prises. Justification des anomalies concernant les dépenses. Indiquer en rouge "TERMINÉ" quand le travail est terminé et le réalisation achevée.		
	Ligne 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, ---						
	Ligne de ---	Ouvrages d'art -						
		Bâtiments -						

ANNEXE

NORD - TRAVAUX	
Service Général	
2 SEP 1940	
R.P. Ca	Pièces
N° 1079	114

Paris, le 27 Juillet 1940.

V.B.N.vt.

M.M.les I.V.(1 à 5)



29/7
2 min
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 pas cet état que les lignes repris aux relevés correspondant au service central de l'I.T. (à l'exception toutefois de*

lorsque d'abord pour lequel vous fournissez déjà un rapport journalier sur l'avancement des travaux)

30% et L'ingénieur en Chef de l'Entretien

compte les deux dernières semaines. Cette situation

sera tenue par les établissements privés

pour leurs chantiers.

30% confirmé

Lignes.

N°
Désignation.

Désignation des
Reconstitutions à effectuer.

Service
chargé
de la
Reconstitu-
(Région ou
Service R.)

Mode
d'exécution

Délai

Conseil SNC

Entreprise X

d'exécution

Génie,
etc ...

Date de
commencement
des
travaux.

avancement des travaux - Situation au -----

Observations et justifications.
Etat d'avancement des travaux; mesures prises.
Justification des anomalies rencontrées.
Indiquer en rouge "TERMINÉ" quand le travail est terminé et les
reprises sont faites.

Ligne 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, ---

Ligne de -----

Ouvrages d'art.

Bâtiments.

ANNEXE Service Central

2 SEP 1940

Rep. Ca

N° 1079

Méca

114

Evaluation
approximative
de la demande
à priori

AS

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Annexe

NORD TRAVAUX
Service Central

2 SEPT 1940

Rep G pièce
N° 1079 15

Paris, le 29 août 1940

Service de la
Reconstruction

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de Reconstruction

R/SGL /1007

2

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

{ VESOUL
CAEN
NEVERS
MONTLUCON
(NANTES

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

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

Lemire

Copie transmise à:

Monsieur le Directeur du Service Central du Mouvement

30 AOU 1940
M. Durand

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

*M.
le Collardelli 5*

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 régulièrement
le 1^{er} et le 15 de chaque mois.

LE DIRECTEUR

L

CHACON

1 exemplaire à adresser
à Virgin (Narbonne - 31) le 3/9

Oui

9 VEN 30 AOUT 1940

AS SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service de la
Reconstruction

R/SGL /1007
2

Mr Guillame

Paris, le 29 août 1940

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de Reconstruction

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

{ VESOUL
s/c. des Chefs du Service de { CAEN
la Voie de la Région DIRECTRICE { NEVERS
{ MONTLUCON
{ NANTES

30 AOUT 1940

Dossier

N° 5140 / 14 | 13

Pièce

En raison des difficultés d'acheminement du courrier,

30 AOU 1940

M. Denauy

les états-navettes d'ancement 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

Denauy

D

Denauy

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 régulièrement le 1^{er} et le 15 de chaque mois.

*Accordé avec le chef de la Région de l'Est
M. Viquet (M. Denauy - M. Aubin)
le 3/9 1940*

LE DIRECTEUR

h

CLASSER

NOIR GUILLAUME
Service Central
3 SEP 1940
Ref G
Pièce
1079 15

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Paris, le 29 août 1910

ANNEXE

NORD - TRAVAUX

Service Central

5 SEP 14 40

15

Service de la
Reconstruction

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de Reconstruction

R/SGL /1007

2

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
MONTLUCON
(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

Hemanty

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

11 Vigier 5/9/10
Widman 5/9/10

5/9
S'Adm 5/9

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

J

S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL
des
INSTALLATIONS FIXES

URGENT

000-43005
24
Travaux
en cours
et Remise en état
des installations
et Recouvrement
de la Voie et des Bâtiments, Région du Nord

2 SEP 1940
M. Bemont

M. Vigier

661

14
Annexe

EG

31 AOU

NORD - TRAVAUX
1940 Services Central

6 SEP 1940

Rép. G

Pièces

10579

16

Monsieur le Chef du Service

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

g
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, 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

Alex

Répondre le 6-9-40

CLASSE

REGION

ANNEXE

NORD - TRAVAUX
Service Central

6 SEP 1940

Bapt. G

PM 003

1079

16

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
	: reconnaissances : 6 Juillet : 31 Juillet : 25 Août :					
Longueur de:						
voies principales	environs 30 km.	environs 10	environs 83	environs 15		
voies de service						
Nombre de brèches	environs 500	environs 30	environs 165	environs 50		
Gares ou faisceaux de voie : ayant subi des détériorations 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 pu être effectuées						
Réservoirs						
Usines élévatoires						
B.V. (Nombre et Surface)						Pour les bâtiments indiquer les surfaces rendues inutilisables
Halles à voyageurs "d°"						
Halles à marchandises "d°"						
Remises " " "d°"						
Bâtiments annexes					

	Remises en état terminées au : moins à titre provisoire				Observations
	Destructions:	au	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

URGENT

MINUTE

31 Août 1940

ANNEXE

NORD - TRAVAUX
Service Central

6 SEP 1940
Rép. G Pièces
A079 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 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.

Préle Directeur,
Le Chef Adjoint du Service
" R.LEVI "

V.B.M.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,

ANNEXE

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

NORD - TRAVAUX
 Service Central

6^e SEP 1940

Région 16.
 N° 107g

	Destructions	(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			
voies de service	environ 30 Km	environ 5	environ 12			
Nombre de brèches (sauf ouvrages d'art) ^{av. V.P.}	environ 500	environ 30	environ 400			
Gares ou faisceaux de voie ayant subi des détériora- tions importantes	Douai ? Méru 1500 " Beauvais 1500 " Bapaume 1000 " Gare de X Gare de X	Tergnier Leor Ghil The Longueau 2000 Aunay 1000 Abancourt 2000	9 500 500 " 200 100 "	1000 1000 1000 600 300 400	1.200 1.300 1.500 1.600 900 1.000	Longueurs comptées comme ci-dessus et qui doivent avoir été comprises dans les totaux.
Nombre d'autres gares où réparations ont dû être effectuées	environ 150 - 20 Km	environ 3.500	environ 8.000	environ 12.500		
Réservoirs	12.	1	2	3	H réservoirs dont en cours de réparation ou de remise à l'usage de l'industrie	
Usines élévatrices	4	"	"	"	Usine Juste à la prochaine de pluie voie réalisée à 1200 du B.V (pour la crise)	
B.W. (Nbre et surface) ^{échelle au parme endommagé}	32. (17.000 m ²)	0	0	70 %	Pour les bâtiments indiquer les surfaces rendues inuti- lisables	
Halles à voyageurs - d -	1 Néant (1000 m ²)	0	0	0 %		
Halles à marchandises d -	18 (7.000 m ²)	0	0	15 %		
Remises et Grands Ateliers	3	0	0	0 %		
Bâtiments annexes	58	0	0	15 %		
Logements ^{échelle au inhabilité} en cours de 100 %	0	0	0	0 %		
Longueurs de: Circuits de régulation	0	195 Km	220 Km			
Circuits omnibus	130 Km	580 Km	930 Km			
autres circuits télépho- niques	270 Km	1700 Km	3.100 Km			
Lignes d'instalation de Signal	7 Km	290 Km	670 Km			
Cantonnement	-	-	-	-		

S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES

ANNEXE

1 SEPTEMBRE 1940

NORD - TRAVAIL	
Service Central	
6 SEP 1940	
Rép ^e	Pièces
1079	16

000 - 430-5
24

URGENT

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 numé-
riques souvent insuffisantes. Pour les compléter, je vous prie
de m'adresser, d'extrême 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 hydrau-
liques. 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. Peffikon
2/4
M

Monsieur Vigier,
ci-joint état rempli pour ce qui concerne
ma subdivision.

L'Ingénieur Principal
Chef de la Subdivision des Études
des Installations Électriques

4 SEPT 1940

REGION

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: <u>6 Juillet</u> : <u>31 Juillet</u> : <u>25 Août</u>	OBSERVATIONS NORD - TRAVAUX Services Centraux
Longueur de: voies principales voies de service	1	2	3 : 4
Nombre de brèches			ANNEXE E 6 SEP 1940
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 élévatrices			
B.M. (Nbre et surface)			Pour les bâtiments indiquer les surfaces rendues inuti- lisables
Halles à voyageurs -d°-			
Halles à marchandises d°-			
Remises			
Bâtiments annexes			
Logements	Lignes téléphoniques et de signalisation		
Longueurs de: Circuits de régulation Circuits omnibus autres circuits télépho- niques	Lignes détruites partiellement: 550 km.	0	195 km. : 220 km. 130 km. : 930 km.
Lignes d'install. de Signal	Lignes détruites complètement: 80 km.	270 km. : 1700 km. 7 km. : 290 km.	3.100 km. : 670 km. 600 km. : 350 km.
Cantonnement			Les chiffres indiqués dans les colonnes 2, 3 et 4 représentent les longueurs totales des circuits effectivement rétablis aux dates précisées.

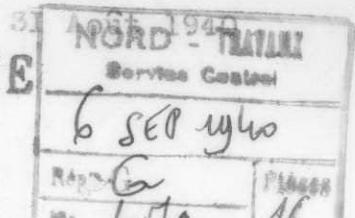
S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES

000 - 430-5
24

U R G E N T

ANNEXE



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 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. Widman (m. Grunau)
2/9
m. Grunau

m. Grunau
Ci-joint un tableau donnant les renseignements qui concernent le réseau de l'Etat

3/9
d. 2/9

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

6 SET 1940
RPT G Pièces
N° 1079 16

	Destructions reconnues --	(Remises en état terminées au moins à titre provisoire au: <u>6 Juillet</u> : <u>31 Juillet</u> : <u>25 Août</u>)	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 élévatrices			
B.W. (Nbre et surface)			Pour les bâtiments indiquer les surfaces rendues inuti- lisables
Halles à voyageurs -d°-			
Halles à marchandises d°-			
Remises			
A 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 ÉLÉVATOIRES, RÉSERVOIRS..

	<u>Destructions reconnues.</u>	<u>Remises en état, terminées au moins à titre provisoire au :</u>	<u>6 JUILLET.</u>	<u>31 JUILLET.</u>	<u>25 AOÛT.</u>	<u>ANNEXE NORD - EST</u>	<u>OBSERVATIONS</u>	<u>6 SEP 1946</u>
<u>USINES ÉLEVATOIRES</u>	a) <u>Destruction totale</u>							
	Soissons	"	"	"	"		Installation provisoire de pleine voie réalisée à 1200" du B.V. vers Compiègne.	
	b) <u>Dommages importants:</u>							
	Anizy - Pinon.	"	"	"	"			
	Oisemont.	"	"	"	"			
	Aumale.	"	"	"	"		En cours de rétablissement au 25-8.	
<u>RÉSERVOIRS</u>	a) <u>Destruction totale.</u>							
	Lens (béton) 600 m ³	"	"	"	"			
	Vic/Aisne (tôle) 50 m ³	"	"	"	"		En voie de remplacement par une cuve en tôle de 30 m ³ au 1-9.	
	b) <u>Dommages importants:</u>							
	Méru. 3 réservoirs (tôle)							
	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.		
	Sevran (tôle) 50 m ³	"	"	"	"		En cours de réparation au 1-9.	
	Ormoy-Villers (tôle) 50 m ³	"	"	"	"		— d° —	1-9.
	S ^t Valery (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

URGENT

ANNEXE

000 - 430-5
24

AOUT 1940
NORD - TRAVAUX
Service Central

6 seyuso
R. G. 1079 116
Places

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 numé-
riques souvent insuffisantes. Pour les compléter, je vous prie
de m'adresser, d'extrême 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 hydrau-
liques. 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 Costelin

2/9

1

M. Demaup,

ci-joint état complété en ce qui concerne
les bâtiments, d'après les renseignements
actuellement reçus ^{avec intérêt}.
Comme convenu, les chiffres indiqués comprennent
les bâtiments entièrement détruits et ceux
partiellement détruits. le 3/9/40 F. v.

REGION

ANNEXE

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

NORD - TRAVAUX
 Service des chemins de fer

G SEP. 40

Bon Q Pièces
 N° 1079 16

	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 A			
Gare de X			
Nombre d'autres gares où des réparations ont dû être effectuées			
Réservoirs			
Usines élévatrices			
B.W. (Nbre et surface)	32 = 17.000 ^{m²}		
Halles à voyageurs d°-	niants		
Halles à marchandises d°-	18 = 7000 ^{m²}		
Remises x grands ateliers	3	La notion des Bât. ^b ne possède aucun sens à ce sujet	
Bâtiments annexes	58		
Logements	212		
Longueurs de:			
Circuits de régulation			
Circuits omnibus			
autres circuits télépho- niques			
Lignes d'install. de Signalisation			
Cantonnement			

Avancement des Travaux de Reconstruction au 25 Août 1940 ANNEXE

	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	"	20%	60%	
Nombre de brèches	105 m	"	"	"	
Gares ou faisceaux de voie ayant subi des déteriorations importantes:					
Gare de Longueau	2000 m	10%	30%	80%	
Amiens	1000 "	10%	30%	90%	
Ailly-sur-Somme	50 "	"	50%	100%	
Bangest	50 "	"	50%	100%	
Longpied	50 "	"	50%	100%	
Pont-Rémy	200 "	10%	50%	70%	
Abbeville	650 "	"	30%	40%	
Moreuil	60 "	"	50%	100%	
Quenoy-le-M.	56 "	"	50%	100%	
Touqueries	26 "	"	50%	100%	
Poix	50	"	50%	100%	
Famechon	20.	"	50%	100%	
Formerie	50	"	"	100%	
Abancourt	2000	"	20%	50%	
Sergues	200.	"	30%	60%	
Aumale	452	10%	20%	50%	
Blangy	11.	"	"	100%	
Nombre d'autres gares ou des réparations ont du être effectuées	20	30%	50%	60%	
Réservoirs	15	0	20%	45%	
Usines élévatoires	0	-	-	-	
B.V. (Nord et surface).	16 - 4530 m ²	"	"	10%	
Halles à voyageurs	1 - 1000 m ²	"	"	"	
Halles à marchandises	9 - 2665 m ²	"	"	"	
Remises	3 - 2375 m ²	"	"	10%	
Bâtiments annexes	21 - 1230 m ²	"	"	20%	
Logements	29 - 1770	"	"	30%	
Longueurs de:					
Circuits de régulation	800 k. en unifilique	0%	20%	60%	
Circuits omnibus	600 k.	0 %	30%	90%	
autres circuits téléphoniques	1400 k.	0 %	20%	60%	
Lignes d'inst ⁿ de signalisation (antonnement)	3.000 k.	0 %	30%	90%	
	-	-	-	-	

Amiens, le 3 Septembre 1940

L'Ingénieur de la voie
O.I.F. du 2^e Arrond^t*D. H. J.*

2.500 ^{m²}	1.000	2.000	2.500
7.000 ^{m²}	1.000	4.500	6.500
50	20	40	50

ANNEXE NORD - TRAITEUR
Service Central

6 sept 1960	
Rép. C	Plates
N° 1079	16

Méru	1.500	500	1.000	1.200
Villers-Cotterêts	500	"	500	500
Beauvais	1.500	500	1.000	1.300
Mitry	500	"	500	500
Breuil-le-Sec	1.500	"	1.000	1.500

13 gares = 1500^{m²} " 500 1.500

H - 950^{m²} " 2.250^{m²} 2.250^{m²}

Néaut

3 -

	X	Y	Z	W
1 -	800 w/ 1000 w/ 1000 w/	6000	9000	2500
2 -		6000 -	4000	6500
3 (V2)	50	20	40	50
4	Water - 1500 - V. coll. 3000 - Bequia 1500 - Wetby - 500 - Brent 1500 -	500 " 500 " 500 " 500 " 500	1500 500 1500 500 1500	1500 1500 500 1500 500 1500
5	1500 . (13)	-	500 .	1500 .

Up 7 - .

Up 8 -

9. 4 - 950 - 2.900 2.400

10

11

12 N -

13

14

15

16

17

18

19

ANNEXE

NORD - TRAVAIL
Service Control

6 SEP 1960

RAY G

1079

PLAQUE

16

BV. 9.

Bewwas -	500			
Méru -	200 -			
Vcott -	150 -		4	950
Cryp -	100			

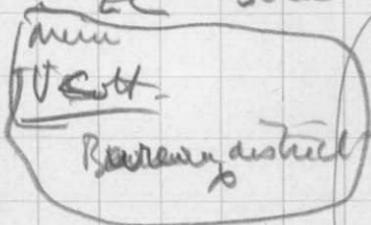
HM. 11.

Bewwas (?)	3	Bewwas P.V. Creil
Méru -		
Cryp -		Métry - Nantcwm

Diprotocryp)

EL 50 cm^2

Calories



2. Creil - F. -

- Métry - -

- Bewwas - -

- Méru - -

Logements.

- Eléments - 6 DR -

- 2. Rennes en état - au g/s

- Bewwas - 6 DR - 2 -

- Cryp Métry - 4 DR - 1 -

NORD - TRAVAIL
Services Centraux

ANNEXE

Citis

P

R

Mikay -

Quil -

7

5

6 SEP 1960

Rep. Ca

#.

1079

Places
16

Copie à Monsieur VIGIER (3 ex.)

-
COLLONVILLE
HENRIQUET

7.1. Annexe

81079

17

- 6 SEPT. 1940



NORD - TRAVAUX
Service Central

7 SEP. 1940	Pièces
Rép. G	M. 1079 17

Le CHEF du SERVICE de la VOIE et des BATIMENTS

V.R.000 - 430-5
24

à Monsieur le DIRECTEUR du SERVICE CENTRAL des
INSTALLATIONS FIXES

V.B.N.vt.

-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.

CLASSÉ

B
M

Région du Nord

ANNEXE

Avancement des travaux de reconstruction au 26 août 1940

Destructions reconnues	Remises en état terminées, au moins à titre provisoire, au 6 juillet 31 juillet 26 août			NORD - TRAVAUX OBSERVATOIRE BOMBARDEMENT
	(3)	(31)	(4)	

Souvenirs de :
voies principales
voies de service

15 Km	9 Km	12 Km	14 Km
35 Km	7 Km	15 Km	25 Km

Nombre de brèches en V.P. eau. 200 eau. 350 eau. 450 eau. 500

7 SEP 1940	Rép. 12	Plaques
N° 1079	17	

Gares ou faisceaux de voie
ayant subi des dégradations
importantes :

Amiens, Abancourt, Arras,
Beauvais, Breuil le Sec,
Chocques, Chaulnes, Douai,
Longueau, Laon, Méru,
Sectif Gérai, Soissons
Tergnier.

Nombre d'autres gares où
des réparations ont dû
être effectuées.

140 gares - 15 Km	3 Km	5 Km	8 Km	12 Km
-------------------	------	------	------	-------

Réservoirs (détruits ou gravement
endommagés)

70	1	2	3
----	---	---	---

Autres réservoirs sont en
cours de réparation ou de
remplacement.

Usines électricitaires

1	"	"	"
---	---	---	---

Soissons une installation
provisoire de pleine voie
a été réalisée à 1.200 m du B.V.
(juste sur la Crise)

B.V. détruits ou
partiellement
endommagés

32 - 17.000 m ²	Néant	Néant	10 %
----------------------------	-------	-------	------

Halles - 90 - 0° - 1 - 1.000 m² - 0° - 0° - " "

Halles à
march. - 0° - 0° - 18 - 7.000 m² - 0° - 0° - 15 %

Remises ou grands ateliers 3 - 0° - 0° - "

Situation annexes 58 - 0° - 0° - 15 %

Logements (détruits inhabitables) 225 - 0° - 7 % - 15 %

Souvenirs de :

Circuits de régulation

Lignes détruites partiellement	0	195 Km	220 Km soit 85 %
550 Km			

Trois chiffres indiqués
colonne 2, 3 et 4
représentent les

Circuits omnibus

130 Km	580 Km	930 Km
--------	--------	--------

soit 60 %

Autres circuits téléphoniques

1.700 Km	3.100 Km
----------	----------

soit 60 %

Lignes d'inst. de signalisation

80 Km	290 Km	670 Km
-------	--------	--------

soit 35 %

Souvenirs totales
des circuits effectifs
rétablis aux dates
données.

Mémoires Villes qui aux pages précédentes

VIII. Lieux d'emploi et tâches des équipes importantes

- 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 occupante

X Difficultés dues aux diverses forces de l'armée allemande placées dans une des villes ci-dessus

XI. Renseignements divers sur l'aspect fonctionnel place dans une des villes ci-dessus

*Sur 21^e et
of plus tard
15/6/9/40 AD*

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

NORD	TRAVAUX
Services Centraux	9 SEP 1940
Rapport	Places
No. 1079	18

Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétablissement prévu pour la quinzaine suivante	Observations
I. Relations téléphoniques <small>(Circuits effectivement raccordés aux appareils)</small>			
a) Circuits omnibus	De à		<i>Partie de la ligne de Lubomia</i>
b) Circuits semi directs			
c) Circuits directs ou de commandement			
d) Circuits traction			
e) Autres circuits			

(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 circuits utilisés par les cheminots allemands
 en trait bleu les circuits utilisés à la fois par les agents de la S.N.C.F. et les cheminots allemands

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

Clôture des installations

Rétablissement dans la quinzaine écoulée

Rétablissement prévu dans la quinzaine suivante

Observations

II Centraux de téléphoniques de grandes gares ou de grands bureaux

Téléph. des gares
gares où l'on a rétabli les relations téléphoniques locales est terminé au très avance.

IV Lignes (2)
Parcours sur lesquels les lignes aériennes ont été rétablies en totalité et dans leur état d'avant guerre

Mêmes lignes qu'aux pages précédentes

V Sous stations des gares, dépôts, ateliers, usines des eaux, etc

a) Sous stations remises en service

b) Sous stations complètement rétablies mais pour le renouvellement 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

VII Signalisation

a) Parcours sur lesquels les installations de signalisation ont été complètement rétablies dans l'état d'avant guerre

b) Parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été rétablies partiellement. (1)

(1) Par central téléphonique rétabli on entendra, à moins d'indication contraire, que le central est rétabli dans les conditions d'avant guerre. Si les conditions étaient différentes il faudra int. l'indiquer dans la colonne "observations" en précisant sommairement en quoi 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 bleu les centraux exploités en collaboration par les agents S.N.C.F. et les cheminots allemands

Le nombré et l'affiliation des fils n'est pas identiquement les mêmes qu'avant guerre, indiquer dans la colonne observation 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 revêtues en fil isolé.

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

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

S.E.S.

Paris, le 19 Septembre 1940

8783

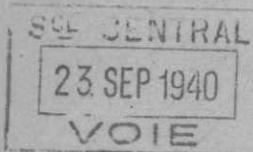
A.D.M. 1940

NORD - TRAVAUX
Service Central

25 SEP 1940	G	Pièces
R. 1.079		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 qu'elles concerne, le rétablissement des téléphones, de la signalisation et des installations d'éclairage et de force motrice, les tableaux demandés.

m. Vigier 1
m. Jefferkong 3/4
m. Martin 23/9

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

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

Reçu 23%. Vu 24%.

L'Ingénieur de la Voie,

number

m. Leblanc 9/9
m. Roxy 9/9
m. allumage 10/9

26/9/40

CLASSER

R A P P O R T

NORD - TRAVAIL
Service Central

sur le rétablissement des installations de téléphone, de signalisation et de force motrice effectué du 1er Juillet au 1er Septembre 1940

Nature des installations	Rétablissements dans la quinzaine écoulée et prévus pour la quinzaine suivante	Observations
I-Relations téléph. (Circuits effectivement raccordés aux appareils)	xxx	Les circuits à bet sont utilisés, à la fois par les agents SNCF et les Allemands.
a) Circuits omnibus	<p>De Paris à Creil par Epluches, Ermont et Valmondois</p> <p>Epinay à Nointel</p> <p>Persan-Beaumont à Beauvais</p> <p>Paris à Ermont par Saint-Ouen-les-D.</p> <p>Paris à Creil par Chantilly</p> <p>Chantilly à Senlis</p> <p>Paris à Villers-Cotterets</p> <p>Villers-Cotterets à Rethondes</p> <p>Ormoy à Verberie</p>	30 Janvier 1918
b) Circuits semi-directs	Tous les circuits semi-directs	
c) Circuits directs ou de commandement	<p>Paris Amiens n° 2</p> <p>Paris Montsoult</p> <p>Paris St. Quentin</p> <p>Paris Lille</p> <p>Paris Longueuil</p> <p>Ste. Marie</p> <p>Paris Compiègne</p> <p>Paris Pontoise et Pontoise Beaumont</p> <p>Paris Persan-Beaumont et Beaumont</p> <p>Beauvais</p> <p>Paris Ermont, Ermont</p> <p>Epluches et Epluches</p> <p>Beaumont</p> <p>Paris Creil 7 et Creil Compiègne</p> <p>Paris Creil</p> <p>Paris Creil</p> <p>Paris Crepy</p> <p>Paris Ormoy</p> <p>Paris Sannois</p>	<p>avec Paris Boulogne</p> <p>avec Bernh Jeumont</p> <p>avec Paris Douai</p> <p>avec Pce. St. Quentin</p> <p>avec Amiens I</p> <p>Paris Chantilly</p> <p>avec Paris Laon</p>
d) Circuits traction	<p>Paris Pce. à Creil</p> <p>Dépot</p> <p>Chapelle-Traction à Creil Dépot</p> <p>Chapelle Traction à Dépot Persan-Beaumont</p> <p>Sélect. Chap. Compiègne jusqu'à Mitry</p> <p>Creil Depot à Amiens Depot</p>	<p>avec Paris Pce. Douai</p> <p>avec Chapelle Douai</p> <p>Bern. Chapelle Bethune</p> <p>B D N Tréport</p> <p>avec partie Chapelle Douai</p>

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

Nature des installations	Rétabl. ts dans la quinzaine écoulée	Rétabl. ts dans la date de remise en service	Observations
V-Sous-stations des gares, dépôts, ateliers; usines des eaux, etc..	Montsoult Epluches Persan Meru <u>Creil Petit-Therain</u> 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 Ier Arrondissement de la Voie n'ont pas eu d'interruption pendant les évènements.
a) Sous-stations remises en service			
b) Sous-stations complètement rétablies, pour la remise en service des quelles 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 La Plaine Pantin Courcelles à Auteuil Boulogne Argenteuil à Juvisy Creil-Tergnier(IerAr) Creil-Longeau(IerAr) Montsoult Luzarches Chantilly-Senlis- Crepy Beauvais Le Treport Beauvais Gournay Beauvais Gisors		Gares à parachever Crepy Villers-Cotterets
VII-Signalisation			
a)-Parcours sur lesquels les installations de signalisation ont été complètement rétablies dans l'état d'avant-guerre	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		
b)-Parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été rétablies partiellement	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'Ormoy-		
	Villers détruite		
	: à Villers-Cottere-		
	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 E 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 - TRAHAU	
Service Central	
1	2
3	4
5	6
Rép. (1)	Pièces
N°	

Nature des installations	Rétabl. dans la quinzaine écoulée	Rétabl. prévus pour la quinzaine suivante	Observations
I-Relations téléphoniques (Circuits effectivement raccordés aux appareils)			
a) Circuits Omni-bus			
b) Circuits semi-directs			
c) Circuits directs ou de commandements	<u>Beauvais - Abancourt</u>		
d) Circuits traction			
e) Autres circuits (dispatching, permanence, etc...)	+ Sélectif Chapelle <u>Compiègne jusqu'à Crépy</u>		

✓ 88

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 auprès de l'autorité 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'œuvre 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 -		

X V.B.N va 3

Rétablissement
des installations
S.E.S.

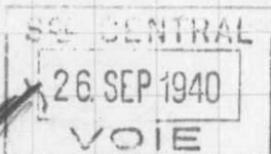
NED - TRAVAUX
Service Central

349
27 SEP 1940
Grenoble à Montlouis

L'ingénieur en chef 1079 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.

Grenoble 24/9/40

L'ingénieur de la Voie



Hauter

All. Bouravey 3m. Vaugier
m. altimétrique 3m. Pefferkorn

8 27/9/40
m. Pefferkorn
on. Martin 26/9 Regn 23/10. Vu 24/10 Y.

GLASSÉ

1079 v. 8

Rapport

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

Nature des installations	Rétablissement effectué jusqu'au 31 Août 1940	ANNEXE Observations NOR
1. Relations téléphoniques		
a) circuits omnibus	<p>Compiègne à Pontoise et Matz</p> <p>" " à Estrees St-Denis</p> <p>" " à Soissons</p> <p>" " à Creil</p> <p>" " à Chantilly</p> <p>Herblay à Estrees St-Denis</p> <p>Estrees à Busigny</p> <p>Berguier à Chantilly -</p> <p>Saint-Quentin à Busigny</p> <p>Braine à Gisors</p> <p>Nanterre à Melun -</p> <p>Aulnoye à Hirson</p> <p>Aulnoye à Gauthier</p> <p>Aulnoye à Busigny</p>	
b) circuits semi directs	<p>Compiègne à Yoyon</p> <p>" " à Longueil</p> <p>Longueil à Creil</p> <p>* St-Quentin à Busigny</p> <p>* St-Quentin à Berguier</p> <p>* Busigny à Berguier</p> <p>* Aulnoye à Busigny</p>	<p>à Paris</p> <p>- do -</p>
c) circuits directs ou commandement	<p>Paris à St-Quentin</p> <p>Paris à Compiègne</p> <p>Compiègne à Berguier</p> <p>Compiègne à Creil</p>	<p>à Paris ?</p>
d) circuits traction	<p>Creil à Compiègne</p> <p>Compiègne à Berguier</p> <p>Chapelle à Berguier</p>	<p>par l'artilleur du Chapelle ?</p> <p>do</p> <p>quel itinéraire ?</p>
e) autres circuits		
2. Centraux téléphoniques de grandes gares ou de grands bureaux	<p>Compiègne B.T.</p> <p>Compiègne Dépôt</p> <p>Yoyon</p> <p>Longueil St-Marie</p> <p>Berguier Material Roulement</p> <p>Berguier Dépôt</p> <p>Berguier B.T.</p> <p>St-Quentin B.T. à Arrond. Exp², Frétilin, KB.</p> <p>Le Quesnoy B.T.</p> <p>Aulnoye B.T.</p> <p>Ormeau</p>	<p>sauf celle circulant</p>

les circuits soulignés en rouge sont à la disposition exclusive de la SNCF.

* les circuits en bleu sont utilisés à la fois par les agents de la SNCF et les chemins de fer 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°) Téléphones locaux des gares. Gares où le rétablissement des relations téléphoniques locales est terminé ou très avancé	Compiègne Estrées St Denis Berquicourt St. Quentin Bousigny Creil à Berquicourt (A.R.)	les autorités occupent les installations de signalisation qui sont complètement rétablies dans l'état d'avant-guerre.	2°) Signalisation a) parcours sur lesquels les installations de signalisation ont été complètement rétablies dans l'état d'avant-guerre.	Creil à Compiègne - Ornoy. Longueau : signalisation bifurquée du Bailly et d'Aigrefeuille : Ornoy. Moyenneville exclue - Compiègne - Estrées St Denis Estrées St Denis à Bousigny (Clamont) Compiègne à Berquicourt	à l'exclusion de la côte, des postes A annulé et du port B. Trou à V.H. sur le port de l'Aisne
2°) lignes - Parcours sur lesquels les lignes aériennes ont été rétablies en totalité et dans leur état d'avant-guerre.			3°) Parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été partiellement rétablies.	Le Cateau - Aulnoye Arras - Aulnoye Aulnoye - Sainte-Menehould Aulnoye. Cl. 6 Hautmont. Cls 1 et 2 les mines Berquicourt Cls 1 et 2. Maurange Cls 1 et 2 Jemmapes Cls 1. Hirson. Sud B.A.	la signalisation n'est pas renommée dans les stations de service
3°) hors stations des gares dépôts, ateliers, usines des usines, etc.	Compiègne gare Compiègne Dépôt Estrées St Denis Verberie gare Verberie usine élévatoire Chauloy Berquicourt : Célis I et II, Dépôt, M.R., Coopérative, poste blindé M.R., la gare, gare et usine élévatoire Séquençain Bousigny gare Trémoult. usine élévatoire Le Cateau Caudry Aulnoye. voyageurs, Planin, Dépôt. Bachant, Le Quesnoy Avesnes Tourmies Ancoisne Hirson. Dépôt et gare Origny-en-Thiérache, usine élévatoire		4°) lieux d'emploi et tâches des équipes importantes a) emplacements et tâches actuels des trains parcs utilisés par les entreprises pour la réparation des lignes.	Grain paro 9° : ligne de Berquicourt à B.F. Jussy d. 5 : - d. 13 : E.E. et F.M. Célis de Berquicourt	travaux en cours
4°) 2/stations complète mais rétablies mais pas la remise en service des quelles on attend le courant du secteur		station de Balanvilliers détruite -	b) Lieux d'emploi des équipes importantes d'agents de la S.N.C.F.	Entreprise Lucas : lignes EE et FM. Dépôt et usine de Berquicourt Entreprise Aster : Berquicourt Cls 5 et 8 Entreprise Daptay : Berquicourt Cls 8 et B.A.L. Séquençain	
5°) E.E. et F.M. gares où des circuits d'éclairage électrique ont été rétablis au moins partiellement	Compiègne Estrées St Denis Berquicourt. 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 Quesnoy Avesnes Hautmont. circuit alimentation Cl. 6 Baray. - d. B.V. Tourmies. Ancoisne Hirson. B.V. - Dépôt et Célis	réduit.	c) Emplacement et tâches des équipes allemandes	Equipe poseurs de Berquicourt : réfection circuits locaux en gare de Berquicourt Equipe de poseurs de St. Quentin : réfection lignes St. Quentin - Jussy 1 équipe SM et 1 équipe St. : Hirson Cl. 5	
			d) Difficultés rencontrées auprès de l'autorité compétente	réduit.	
			10) Difficultés diverses pour lesquelles le Service Régional doit intervenir. (manque de matériel etc.)	réduit	
			11) Renseignements divers.	réduit.	

~~VB.N/ra 3~~

Rétablissement
des installations

S.E.S.

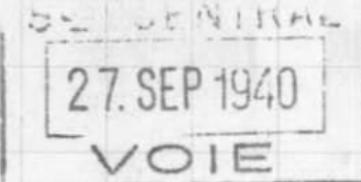
NO: 3 - TRAVAUX
Ser: Cont:

31 DEC 1940

Brancard à Monticello

l. Ingénieur en Chef 10⁴⁹ / 18

comme suit à sa lettre du 6/9/40.



L'Ingénieur de la Voie
Mout

m. Vigier D

4/10 M m. Pefukom ^{*30}

m. Martin

1/24/0

1/10/0

✓
m. Rovion
m. allenturk
m. allenturk

23 OCT 1940
CLASSER

Rapport

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 passant des aux appareils)	Péronne à Roye Berquin à Laon-la-Marelle Maurouze à Soissons	Hesdin à Longueau	
2) Circuits surveillés			
3) Circuits semi-directs	Ormeau à Verberie Croisy à Verberie Verberie à Longueau Longueau à Le Catelet & Denis	Le Catelet & Denis	qui est ce
	Coupiquy à Verberie Paris à Longueau Longueau à Montdidier	Montdidier	mettre -
	meurt meurt		
4) Circuits directs ou de commandement			
5) Circuits traction			
6) autres circuits			
2) Centraux téléphoniques de grandes gares ou de grands bureaux.	Yankee, dispose du standard - Réparation et installation d'un tableau à 6 directions.		Standard A.O.P. 504. avarie.
3) Téléphones dans les gares. Gares où le rétablissement des relations téléphoniques locales est terminé en très avant.	Pont-de-Noye Longueau Le Neup Compiègne B.T. à P.V. " " Cabinet midi " " Visiteurs Ourscamp Noyon Ailly Chamoy Verberie Caudry Rethondes Berquin St-Omer Bucilly Aulnoye B.T. à Ois 1.2.3. " 5.6 - à Bachaut " Section Yankee B.T. à Ois 1.2 Gantigny B.T. à Ois 1.2 Aulnoye	Cherrieux Richecourt	
		Zagnies	
4) lignes	Pont-de-Noye à Longueau Ormeau à Longueau (AR)	Compiègne Soissons	Sur Pont sur Oise - AR 1000 fm au 80
Tracés sur lesquels les lignes aériennes ont été rétablies en totalité et dans leur état d'avant guerre.	Chamoy à Berquin (AR)	Gare de Compiègne	Pont sur l'Oise, circuits en câble de campagne

les circuits surveillés au rouge sont à la disposition exclusive de la S.N.C.F.
les circuits surveillés au bleu sont utilisés à la fois par les agents S.N.C.F. et les chemins de fer nationaux.

Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétablissement prévu pour la quinzaine suivante	Observations	Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétablissement prévu pour la quinzaine suivante	Observations
1) lignes - suite.	Berguier à laon (AR) Berguier à Amiens (A/R) St-Quentin à Brusigny (A/R) Brusigny à Cambrai (A/R)	Berguier à St-Quentin Hirson : Ctes 3 à Cte 4 et à Cte 5		8) lieux d'emploi et tâches des équipes importantes - suite.	Train. paro N° 5 Berguier St-Quentin Train. paro N° 13 Cité de Berguier Entreprise hucat : Dépôt de Berguier	Berguier St-Quentin Cité de Berguier	
2) sous-stations des gares, dépôts, ateliers, réseaux des canaux etc.	Gouy Mauclercq Sous le Bois Hautmont Leveau (ligne hydraulique) Jemmoult			Entreprise Astea : Gare de Berguier Cte 5 Entreprise Sapby : Gare de Berguier Ctes 1 et 8	Gare de Berguier Cte 8	Berguier St-Quentin B.A.T.	
3) stations complètement rétablies mais p. la rentrée en service, desquelles on attend le courant du secteur.		réact.		9) lieu d'emploi des équipes importantes : agents de la S.N.C.F.	Equipe de poseurs de Berguier : gare de Berguier : circuits locaux Equipe de poseurs de St-Quentin : ligne téléphonique Berguier St-Quentin	Mauclercq - Baray Mauclercq - Fourmies Hirson Cte 5	Mauclercq - Jommont Valenciennes - Baray Hirson Cte 5
4) E.E. et F.M.	Gouy (F.M.) Gares où des réseaux d'éclairage électrique ont été rétablis au moins partiellement. Berguier dépôt dépôt Nord St-Quentin de Raleau Hautmont B.P. d. Ctes 1 et 2 Baray Hirson gare	Compiègne Berguier dépôt, départ Sud Berguier Ctes 6 et 7	Hirson - Dépôt.	10) remplacements et tâches des équipes allemandes	Amiens. Berguier (réparation L.T.) Berguier. Laon L.T. Baray Fourmies d. Laon Hirson (pose des fils parapluies, contrôles et avertisseurs)	Agents S.E. et S.M. d.	
5) Signalisation	1) parcours sur lesquels les installations ont été complètement rétablies dans l'état d'avant guerre.	Compiègne à Berguier		11) difficultés rencontrées auprès de l'autorité occupante.	réact.		
	2) parcours sur lesquels les installations (lignes et appareils) ont été rétablies partiellement.	Hautmont Ctes 1 et 2 Cte des mines Cte 6 et 7. Droczyk Feignies Ctes 1 et Porte B.		12) difficultés diverses pour lesquelles le Service Régional doit intervenir			
		St-Quentin Brusigny (R.S.) Brusigny Cambrai (R.S.) Mauclercq Fourmies Mauclercq Jommont	Baray Ctes 1 et 2 Hirson. Aves Hirson. Dercy-Mortiers Hirson. Brusigny.	13) renseignements divers	réact.		
8) lieux d'emploi et tâches des équipes importantes	Train. paro St-Quentin : Vie-pur-lisse, relâchement des lignes Train. paro N° 15 Entreprise Roux et Bazin : Vie-pur-lisse, relâchement des installations de signalisation -						
9) remplacement et tâches actuels des trains paro utilisés par les entreprises pour la réparation des lignes.	Train. paro Chauvin Geerincx + Berguier. Laon	Berguier. St-Quentin					

$\sqrt{B}/N^{1/2}$

8483

Transversa *Morales* *Argentino* *in* *the*

S
-SNOW 1940

les échats de situation des installations de la S.A.
des lignes de Falaiseaux à Maukeuge
et d'Hautmont à Mont... 8 OCT 1940

N 2-0 - TEAUX

KALYAN

S. punctus 4/10/40.

25 GENERAL

- 7 OCT 1940

VOIE

VOIE

M. Henriques 8/10/40 Verifying my hours
2/11 p. V. de reconnaissance | fact

M. Provost by M. Henriques 7/10/40
M. Provost by M. Henriques 7/10/40
in position 11/11 2/11
in attorney 11/11 2/11
M. Léon 9/11 9/11

2 | Rehearsal - 7/10/40 6/11/40 8/11
Rehearsal - 7/10/40 6/11/40 8/11

Print note: à classer

Ver 13 NOV 1940

Pis note : à classer

13 NO

3 NOV 1940

B.N./va.3
Brouillard
177
signalisation.

ANNEXE

NORD - TRAVAUX
Service Central

Etat de situation des installations S.E.S.

Ligne de Valenciennes à Mauberge

31 DEC 1940

Rept. (1)	Pièces
N° 1079	18

- Rouzies.. disque D¹: quelques pouliets simples à remplacer.
Baray CIV 1 disque 41: lanterne percée par une balle, à réparer.
La Louquerie. disque D² 21 pouliets cassés 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, avarie, à remplacer.
- disque D¹ tube de 8^{mm} coupé.
Saultain.. transmissions réparées provisoirement, à réviser.
- disque D², sorte de tubation coupée et la lanterne cassée à remplacer.
- disque D¹, les deux petits tubes raccord de la lanterne coupés, à remplacer.
les Fontenelles.. disques en bon état, sauf les sonneries avaries à remplacer.
- disque D² tube de 8^{mm} coupé près du raccord de l'abri.
- lanterne cassée à remplacer.
Matériel nécessaire demandé :
350 m de fil de 3^{mm} 10 caisses de 3^{mm}
100 pouliets simples 2 sonneries de disque
200 vis 8x45 2 lanternes acryliques.
5 m fil à ligatures

téléphones.

- Poste de secours T0: sonnette déclorée par éclat d'obus.
- TH: téléphone avarie, peut être réparé sur place.
- TM: téléphone à réviser.
- TL: remplacé 1 monophone, la sonnette et le commandant.

les Fontenelles poste X, sonnette avarie à remplacer
P.H. 100 : manque téléphone et sonnette de la brigade mobile.
Baray.. manque le monophone de l'appareil de CIV 2.

S. N.

- 0 appareils avortissants H.S. - remplaceraient demandé.
P.H. 93 : les lentilles de l'éclairage électrique des barrières sont à remplacer.
" 98 : barrière gauche, gâchot et portillon, à remplacer.
" 99 : barrière droite, support de tôle, 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, l'axe de rotation, 2 poulies de commande et 2 sonneries, a fait tomber, redresser le support de la tôle et refaire la transmission entre les P.H. 85 et 86.
" 89 : 2 sonneries d'anniversaire 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.

T.S.V.P.

Matériel nécessaire demandé :

- 1 barrière G. type lourd, complète avec poteau support de lisse,
lisse filé, 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 8658 -
2 axes de roue 8695
10 piquets fer.
1 quichet droit avec portillon
20 pouilles triples.
2 pouilles 8604
100 m. câble de 6 mm.
50 boulons 8x20
4 bandes de 880x700x2 garnies de 3 fairylites
6 T avec tige filée, têton et contre-têton.
24 vis de 6x30 - 4 vis de 6x35 - 2 plaques de 715x40x6.

S. B.

Douzies. - manque 2 clés : 1 clé 2 M15²⁵, 1 clé maître 115⁵⁰.
La Honguerville. 2 serrures centrales à réparer.

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

- signalisation : Bifurc. de Douziec : en bon état de fonctionnement.
Seignies CME I : en bon état de fonctionnement après réparations faites par le service local.
Seignies Postes A et B. -d- -d-
- S.C. : les installations de serrures Bourie, à Seignies, sont en bon état.
- avertisseurs : Après réparations, les installations d'avertisseurs des P.M. 96, 97 et 98 ont été remises en service.
- téléphones : Bifurc. de Douziec, en bon état.
Seignies CME I, en bon état
-d. Postes A et B, en bon état.
B.V. le standard S.B.T. à 30 directions a été avarié
Bureau du Chef : manque 1 téléphone portable.
-

VBN/VA 3

ARRÊTE

25 octobre

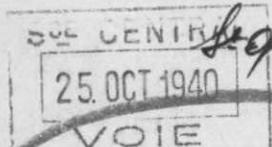
3785

Maurice L'Englebert chef,
1079 18

Ce 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 la voie.

Ceux-ci ont été réalisés et vous seront
transmis dès réception ..



Stéphentin 23/10/40

L'Ingénieur de la Voie

m. Henriot 29/10/40 Vu
26/10 ✓

m. Vioyer
en Martin 30/10 - 7.6/11

m. Peltier 7/11

m. Mouquet
by

m. Ruyter
m. Roijer
m. Altehuis
Vu : à classer
8/11 no

28 NOV 1940

Rapport.

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

2^e

Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétablissement prévu pt: la quinzaine suivante	Observations
1 ^e Relations téléphoniques Circuits effectivement raccordés aux appareils	Avesnes. Lier. Roberies Colombet à leuvalois		
a) circuits omnibus			
b) circuits semi-directs	Compiègne. Nogent. Soissons Amiens. Berguicourt Valenciennes. Melun Aulnoy. Hirson	Compiègne. Roye	→ Il s'agit du circuit MR qui sera utilisé comme S.D. provisoire.
c) circuits directs	Amiens. Berguicourt Aulnoy. Cambrai Aulnoy. Noyon		
d) circuits traction	Relais Chappelle Compiègne Aulnoy. Dépôt à M.R.		
e) autres circuits	Compiègne. Creil (provisoire - à la demande du Sec. de M. Dellerbaux avec le circuit permanence St Quentin Creil) Il existe, passant par Aulnoy, un circuit direct Hirson Bruxelles et un circuit direct Hirson Halle, établis par les allemands, avec des circuits français, et utilisés par eux.		
2 ^e Centraux téléphoniques de grandes gares ou de grands bureaux	Haudrecies	Chamoy (matériel amovible)	
3 ^e Téléphones locaux des gares Gares où le rétablissement des relations téléphoniques locales est terminé ou très avancé	Berguicourt Aulnoy (toutes les salines d'Aulnoy sont reliées au bureau des postes, allée); Avesnes sur l. - Poste B	Berguicourt - les circuits ne passent pas au central téléphonique	
4 ^e lignes.- Tracés sur lesquels les lignes sérieuses ont été raccordées en totalité et dans leur état d'avant-guerre.	Compiègne. Roye Aulnoy à Artres MR Aulnoy à Avesnes MR Aulnoy Maubeuge (Séraphin et fils rebours) Deroy Mortiers à Verrières MR Ois Yenne Maison à Bouviers Hirson ex. à Avesnes MR	Compiègne. Roye Berguicourt St Quentin Avesnes. Lier. Sains du Nord Aulnoy. Haudrecies Aulnoy. gare Verrières à Hirson Ois à Hirson Hirson ex. à Avesnes MR Sains du Nord à Hirson ex.	
5 ^e Sous-stations des gares, dépôts ateliers, remises des trains			
a) sous-stations remises en service.	meant		
b) sous-stations complètement rétablies mais pour la remise en service, dans lesquelles on attend le courant du secteur.	meant		

AN 1110	TRAVAUX
Service Central	
31 DEC 1940	
Rép. G	Pièces
N° 1079	18

Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétablissement prévu pour la quinzaine suivante	Observations	Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétablissement prévu 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 et bureaux du district Berguier : éclairage ext. clés 3, 5, 6 et 7 Berlaimont Marcheuge, locaux Baray } des Jemison } Dépôts	Berguier : éclairage ext. clés 3, 5, 6 et 7 gare.		b) Lieux d'emploi des équipes importantes d'agents de la S.N.C.F.	Équipe de poseurs de ferrages gare de Berguier, rétablissement circuits locaux équipes de poseurs de St. Omer Beffroi de Jussy, rétablissement des lignes		
7° Signalisation a) parcours sur lesquels les installations de signalisation ont été complètement rétablies dans l'état d'avant-guerre.	Rethondes Soissons Berguier (les cabines 1, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 sont en service) daviers Berguier Berguier Laon St. Omer Brusquey Brusquey Cambray Brusquey Aubigny Berguier St. Omerin B.A.L. Hirson Avesnois B.A.M. Marcheuge clé 2 Jemison clé 1 Locles 123 bis et 124	Compiègne : Régie Compiègne env. cabines Saintines sont allumées. les sections de lignes sont prêtes à être mises en service, y compris S.B.		c) Emplacement et tâches des équipes allemandes.	Aubigny : Landrecies rétablissement des lignes Avesnois Lainvillers du Nord rétablissement des lignes Laon - Hirson Pose de nouveaux fils de semaphores, contrôles et passerelles Avesnois Fourmies Pose d'un circuit téléphonique pour libérer les fils de semaphores utilisés comme circuit téléphonique entre ces deux gares Laon Hirson Pose de fils de semaphores et cordeles.		
b) parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été rétablies partiellement.	St. Omerin clés 1, 2, 3 Brusquey clés 1, 2 Le Catelet clés 1, 2 Aubigny (toutes les cabines sont en service sauf semaphores) Sains. Avesnois Marcheuge Hirson } clés 1, 2, 3, sauf raccord aux lignes, éclairage des signaux ob. S.B. Marcheuge clé 1 Locles 130 et 132	Cabines en service sauf une qui concerne les signaux de V.O. - entrée de gare -		9° Difficultés rencontrées auprès de l'autorité occupante.			
8° Lieux d'emploi et tâches des équipes importantes	Entreprise Chauvin et Gericinck Beveraiges, rétablissement des lignes Train. paro N° 15 Entreprise Roux et Bazin Ressons sur Matz, rétablissement signalisation Brain. paro N° 5 Rétablissement de la ligne Berguier St. Omerin Brain. paro N° 13 Cité de Berguier, lignes E.E. et F.M. Brain. paro N° 16	(partie 8/10 fin octobre)		10° Difficultés diverses	La section d'Aubigny signale que les agents de secours et moniteurs ne possèdent pas de relais (ces appareils ont été demandés par B.I.) La section d'Hirson réclame livraison de fil de cuivre 20 ou 25% ainsi que le matériel d'éclairage à l'acrylique et le matériel S.B.		
a) remplacement et tâches actuels des trains parcs utilisés par les unités pour la réparation des lignes	Hallencourt, Aubigny, rétablissement des lignes (partie 10/10 fin octobre) Train. paro N° 17 Aubigny Hirson, rétablissement des lignes Train. paro N° 19 - Entreprise Meunier Hirson, rétablissement S.B., tuyauterie acrylique, mise au point transmission funiculaires Entreprise Lucas Gare de Berguier, éclairage extérieur Entreprise Aster Gare de Berguier, clés 3, 5 et 8. Entreprise Saixby B.A.L. Berguier - St. Omerin			11° Renseignements divers	L'éclairage électrique et la F.M. sont rétablis en dernier dans la cité de Berguier.		

VBN 123.

Transmis à Monsieur l'Ingénieur en chef
le rapport concernant le rétablissement des
installations S. E. S. du Zéro Arrondissement,
période du 15 au 30 11/40. - 12 DEC 1940

1785 D

S. O. reçu le 11/12/40.

SCE CENTRAL

12 DEC 1940

12/12/40

M. Fauchet
M. Henriques
M. Viger

S/

* 12 FEB 1941 *

CLASSÉ

M. Pellerin 1^{er}
M. Martin 2nd

VBN AS. 9.

Vu

a classé

3/3/41

3 MAR

L'Ingénieur de la Voie

4>

Haney

1079 18

VBN va 3

Rapport

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

ANNEXE

Nature des installations	Rétablissement dans la quinzaine écoulée	Rétablissement prévu pour la quinzaine suivante	Observations
1) Relations téléphoniques circuits effectivement raccordés aux appareils.	Busigny Gare : Busigny - Oisne par Marne. Paris la Frontière : Longpont à laon laon à liart.		
a) circuits omnibus			
b) circuits semi-directs.	Paris la Frontière : Villers-Cotterets - Soissons Soissons - Chilly-Mazarin		
c) circuits directs.	Paris la Frontière : Soissons - laon		
d) circuits traction			Paris la Frontière : Soissons - laon
e) autres circuits (dispatching - permanences.)			-1-
2) Centraux téléphoniques de grandes gares ou de grands bureaux.	Mauclouze : équipement d'un standard provisoire à 300. en attendant retrait du standard 400 500. de Gouey-Girson, R.A. : 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. Girson dépôt : installation, par les autorités occupantes, d'un standard Ericsson lumineux à 50 directions..		
3) Téléphones locaux des gares. - gares où le rétablissement des relations téléphoniques est terminé ou très avancé	Aulnoye : toutes les cabines sont reliées entre elles. Le Quesnoy : Cuss 1 et 2, Landrecies, Fosse A et B Mauclouze : Cuss 1 et 2, section, dépôt, district, G.V. P.P., Inspection -		
4) Lignes	Aulnoye : toutes les lignes sont remises en état, avec la mise en place des circuits serrent effectués solidement. lignes remises en état avec longpont et Dercy Mortiers (sauf gare de Soissons : entrées de poste P.T. et C.U.G.)		
Dareau sur lesquels les lignes anciennes ont été rétablies en totalité et dans leur état d'avant guerre			

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
h) lignes.	Lignes rétablies en totalité sur: Haon - H'art. Beugny Haon. Haon au bacau.			c) Emplacement et tâches des équipes allemandes	réant.	réant.	
5° cours stations des gares, dépôts ateliers, rébris des rails.	Sessions rébris du temps Toutes les autres stations sont en service sauf Charony Usines (rébris tout sur l'aisne) et Hirson, Bapaume (débris).			9° Difficultés rencontrées auprès de l'autorité occupante.	réant	réant	
a) stations remises en service				10° Difficultés diverses pour lesquelles le Service Régional doit intervenir.	Section d'Hirson : fourniture d'éléments lumineux de P.L. Bapaume et Mervic encore manquants.)
b)				11° Renseignements divers	réant	réant	
6° E.E. et F.M.							
Gares ou des ariants d'éclairage électrique ont été rétablis au moins partiellement.							
7° Signalisation	Section d'Aubigny. Signalisation remise en service complètement. Marcheaux terminés Gare à la gare de Cambrai Douai. Aubigny Hirson, Bapaume Hirson, Haon au bacau		(sauf cloches d'alarme)				
a) parcours sur lesquels les installations de signalisation (lignes et appareils) ont été rétablis partiellement.	Sessions - Liézy Hirson, Haon H'art (signalisation en service sauf sémaphores) Haon au bacau						
b)	Haon Hirson (sauf rentrée d'Hirson P.L. SC. 44, 44 ⁴⁴ -) Hirson Amagne (éte 4 d'Hirson) la Région Est n'a pas terminé						
8° lieux d'emploi et tâches des équipes importantes..	Train-pas N° 9 et rebroussements. Ligne de Soissons à la Monnaie : Gare de Soissons, rétablissement des installations, ensuite : Train-pas N° 10 ..						
a) remplacement et tâche actuels des trains passés utilisés par les entreprises pour la réparation des lignes	Ligne de Haon à H'art : rétablissement des lignes Flavigny le Gd pose des fils de cloches et contrôles Train-pas N° 19 ..						
	Ligne de Haon au bacau : Monceaux Grise ; (rétablissement des lignes)						
	Equipe Colleau Train-pas N° 19 : (Monceaux Grise.) - Aubigny Marcheaux (mis au point des lignes) Jemond Cte 3						
b) lieux d'emploi des équipes importantes d'agents de la SNCF							

Rapport

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

NORD - TRAM

Service Électrique

31 DEC 1940	
Rep G	Pièces
N° 1079	18

I. Relations téléphoniques

nient

II. Centraux téléphoniques

-d.

III. Téléphones locaux des gares

-d.

IV. Lignes.

V. Sous-stations

VI. E.E. et F.M.

VII. Signalisation.

VIII. Emploi des équipes
importantes.

- Trains parcs -

Agent SNCF

IX. Difficultés rencontrées

-d.

nient.

Aubusson Gare et Dépot : remise en état des lignes F.M. et E.E.Reims en état des installations de signalisation à Soissons Clas I et II.

les trains parcs N° 5 (Chauvin Jeerings)
N° 9 (Castagnet et Bessonnet)
N° 10 (Chauvin Jeerings)

ont été envoyés à : Jemoult
Beaumont
le Bourget

pour réparation de lignes détruites par accumulation de neige.

Train parc N° 17 (monteaux Nord) : Valenciennes Maubenge,
remise en état des fils de control, avertisseurs et sonneries
d'alarme.

Entreprise Rouet et Bazin : Soissons : Clas I et II, remise en
état des installations de signalisationEntreprise Papby : Soissons : Clas I et II, remise en état
des installations de C.I.Équipe de poseurs de Maubenge : Remise en état des circuits
électriques entre Jemoult Clas 3 et équarries.Aubusson Gare et Dépot : remise en état des lignes
F.M. et E.E.

nient..

RAL
27.FEV 1941

VOIE

M. Vigier

m. Peltakor

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

28/2

M.

COPIE à:

MM. MESSEMAECKER
COLLONVILLE
HENRIQUET
LECLERCQ

Régnal Ch. à la 6.62
Comptabilité
Dirac
Compte d'exploitation

VB, N.V.

Minutier
M. Travaux
M. Direct
Remise en état des installations
et reconstruction - Point général -
PERSONNELLE.

4-11-40

4 NOV 1940
NORD - TRAVAUX
Service Central

- 8 NOV 1940

MM. les I.V. Rép. G Pièce.
WARNIEZ N° 1079 19
CUILLEZ
DEMONCHAUX
NORMAND.

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.

DR

CLASSEER

CLASSEER

S.A.P.
 S.A.S.
 Travail
 Divers
 Remise en état des installations et reconstruction
 Poste général

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
21 FEV 1941	
Rép ^{re} G	Pièce
N° L 365	L 0

Vb 11.100-4
24

19 Janvier 41

M. Bouchery à M. Guillaume.

Dûte à ma Lettre Vbg 11.100-4/1 du 13-8-40 - (pièce 10)

Les comptes-rendus des travaux 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 Choses diverses

Divers

Reconstruction des bâtiments détruits ou endommagés du fait des hostilités.

C.P. 10557

M.R 18 MARS 41

S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL
des
INSTALLATIONS FIXES

Compte-rendu sur les
progrès réalisés pour
la remise en exploita-
tion de nos lignes.

Ve 11 100-4

32

M. Dégardouy 8100/7 ne dégardon

Widman
Cimm
Castelot

Travaux
Puis
Roues en état de install
en Roues pour faire faire

M. Dégardouy
2ème Section
20/3

15 MARS 1941 DIRECTION
18 MARS 1941

Dossier N° 8100 / 7 Pièce N° 8

NORD TRAVAUX Service Central

Monsieur le DIRECTEUR de l'EXPLOITATION de la Région du Nord.

22 MARS 1941 2365 21

Dossier N° A 827 / 3 Pièce N° 12

Par lettre Veg 11 100 - 4 / 5 du 24 Août 1940, je vous avais demandé de me fournir le lundi de chaque semaine un compte-rendu sur les progrès réalisés pour la remise en exploitation de nos lignes.

Or, sur ma demande, M. le Directeur Général vient de décider, par note O S n° 813/87 du 8 Mars 1941 dont copie ci-jointe, que ce rapport hebdomadaire sera transformé en un rapport bi-mensuel et sera à fournir les 1er et 15 de chaque mois.

Transmis au 5^e
de la SNCF et de l'Administration
13 et 28 de chaque mois la fourniture des renseignements que vous m'adressez chaque semaine.

1
PIÈCES
JOINTES

Pr. le DIRECTEUR

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division Centrale des Études

24 MARS 1941

M. Dégardouy

des

levee

~~transmis au 5^e de la SNCF et de l'Administration~~
qui cette affaire concerne

24 MARS 1941
M. Dégardouy
des
M. Widman
M. Cimm
M. Castelot
Fait copie à M. M. Widman
M. Cimm
M. Castelot

R
Qui est libré pour nous?
Il n'y a pas

pour avis de A - Le prochain rapport sera être fourni le 12 Avril en
raison des fêtes de Pâques -
Il n'est rien change, bien entendu, à la fourniture du rapport mensuel
de l'avancement des travaux de reconstruction dans la zone dépendant de la
W.V.D de Bruxelles

Copie à Sce R.

28/3/41

elle H

S.N.C.F.

SERVICE TECHNIQUE
de la
DIRECTION GENERALE

O^S n° 813
87

8 Mars 1941.

SOCIÉTÉ NATIONALE NORD

PARIS DE LA DÉLÉGATION

8 MARS 1941

Dossier

N° 3100 / 7

Pièce N°

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 fourni à l'avenir les premiers et quinze de chaque mois.

Le Chef du Service Technique
de la Direction Générale,
Signé

Deux
 Deux
 et deux
 et deux (etat des installations)

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

Lettres des 27 novembre 1942 et
 17 décembre 1942
 de M. Delbouy à M. Demaix.
 Il informe qu'il a été convoqué à
 l'ESAT de Lille pour examiner les
 conditions de remise en état des voies
 détruites par bombardements aériens

pour classer à G 106.
 Transport
 Deux
 Deux parcs

~~CLASSEZ~~

8
M. le Directeur de l'Exploitation
de la Région NORD

Le Directeur
du Service central du Mouvement.

S : GOURSAT.

15 Sp 910/0/11

22 MARS 1943

D.R.N. 334

Copie pour Monsieur
GUILLAUME.

Signé: CAMBOURNAC.

NORD 4451 23

M. le Directeur de l'Exploitation
de la Région SUD-OUEST.

24 MARS 1943

M. Demmaux

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.

M. Merck

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

Copie aux C.A

pour tenir compte

de ces deuxièmes sens

le rétabl. des installations

1°) La détermination de l'ordre dans lequel doivent être réparés 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 devrait pas manquer, avant de prendre sa décision :

M. M. Leclercq
M. Henriquet
M. Wagner

- 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'œuvre, 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. DAGARDUET - PARMANTIER - GUILLAUME.

CLASSEUR

notifications' i ob mafosiof si . M. tuq al qo
DROH mafos si ob
mafotif si

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 diverses phases des 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.

notifications' i ob mafosiof si . Le Directeur du Service central du Mouvement

S : GOURSAT.

APRÈS

DU 10-08-1944

COUILLON

DU 10-0

Région du Sud-Ouest

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.

À 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.

CPOI EXEM 61 OF .RINAT

NOUVEAUX

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 concerte 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 -notamment 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'imposeront 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.

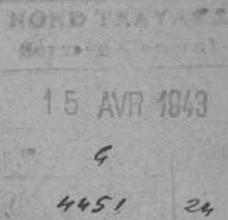
Le Directeur de la Région Sud-Ouest
DUMAS.
Je vous prie de bien vouloir me tenir au courant de la suite donnée à cette affaire, Je diffère jusque là ma réponse à l'E.B.D. PARIS-SUD.

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

Paris, le 2 AVR. 1943

Annexe



Véronique
Édouard
René
Régis
Jeanne
Etienne
Etat de instal.
Bonne Gérald

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

éparations de destruc-
tions

VR 3003 M du 27 Mars 1943

111/75.000-1
421

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'œuvre 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.

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.

- 5 AVR 1943
M. Demaure

A confirmé a
que je suis si de

Signé : PORCHEZ

G
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 AVR. 1943

LE DIRECTEUR

CGD

Copy aux Etats-Unis - Apres
Henri Paul
Hubert
Hector
pour urgence, au moins
fait 6/4

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

Minute

ANNEXE

Paris, le 2 Avril 1943.

NORD

15 AVR 1943

Réparations de destructions

Monsieur le Chef du Service de
la Voie et des Bâtiments

Région de l'Est

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'œuvre 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

pour instructions conformes.

Conie pour le Service V

D 3 410/9

20 Avril 1943

70

卷之三

- 5 - MA 183

9

460

乙

*l. 1 exempl
a G. 4039
Transport
muni-
tua*

Dans

*Revisé en état de
et remis à
(paris juin)*

Monsieur le Ministre,

A plusieurs reprises, et en particulie

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 tenu 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'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.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 -

Cydia luteana - Warner, Sjöstedt
Hausmann - Lebedev - Kormantsev - Wagner
Vries (Rus) - à forte densité

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 en 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 250 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'œuvre.

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 œuvre 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).

	<u>HELLEMES</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.)	-	-
Rubéroid ou carton bitumé - en m ² -	-	1 550	225
Vitrex - en m ² -	-	2 500	1 300
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	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.

~~X~~ 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 prélevements 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 recomplétés par l'attribution de nouveaux contingents et de nouvelles priorités au fur et à mesure que des prélevements 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'œuvre 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

ANNEXE

NOIR TANAYA
SANTO DOMINGO
- 5 MAI 1943
* 9
4451 25

Copie pour le Service V

20 Avril 1943

xy

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 rentrée en état et l'entretien normaux, ne sauraient être imposées 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 Secrétaire 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 dernières 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 rende en état des installations détruites ou endommagées pose de difficiles problèmes de main-d'œuvre et de matériau, aggravés par les exigences croissantes de la N.V.D. Paris laquelle s'appuie précisément sur les termes de la lettre du 13 Août 1941 rédigée du Chef d'Etat-Major des Transports pour peser sur la S.N.C.F.

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

AVISE - SERVICE GÉNÉRAL DES INSTALLATIONS FIXES

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

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, 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 en-sore.

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 bouleverserait 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 œuvre 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).

	<u>HELLEMES</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 -	2.000 (env.)		
Rubéroid ou carton bitumé - en m -	-	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 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 recomplétés 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 15 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.

- 5 -

d'occupation ne désorganisent pas notre entretien par des exigences excessives et nous fournissent la main-d'œuvre 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.H. v

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

Copie à MM. MERCK - LECLERCQ, HENRIQUET , WAGNON

Copie à M. VIGIER (2 ex)

à titre d'avis.

" DESMAUX "

CONFERENCE DES INGENIEURS DE LA VOIE

Séance du 28 Avril 1943

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
23 MAI 1943	
Rép ^{re} G	Pièce
N° H451	
26	

Etaient présents :

MM. DEMAUX, : Chef de la Division de l'Entretien
 VIGIER, : Chef de la Division des Etudes
 MEESENAECKER, : Chef de la Division du Service Général
 LECLERCQ, HENRIQUET, WAGNON, }
 GUERBER, PILLÉ, HARDY, LEROY, } de la Division de l'Entretien
 HAZEARUCQ, WARNIEZ, }
 PEPPERKORN, MARTIN }
 SAINT-AUBIN, LEROIX, CASTELLIN } de la Division des Etudes
 PARADIS, VEILLET, ROUSSEL : de la Division du Service Général

*Org. d'classe Conférence
sujet de la voie
Munis de PV de
couperures Cr. He 64*

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..

ASSASSIN Ainsi, à chaque instant, et depuis le début des événements, le Chef de l'U.A.B. saura 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 courraient en engageant des dépenses hors de proportions avec leurs moyens, alors qu'ils ont la

~~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"

Yerly
S.N.C.F.

COPIE

ML

Service central des
Installations fixes

Personnel

VR: N° 266 C du 24 avril

10 MAI 1943

note

15 MAI 1943

~~Vtv 81 110 - 1~~
~~Brarauw~~
~~Sub. R. Divers~~
~~Remise en état des installations~~
~~& reconstructions - Dotbuit 9 et~~
Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments de la
Région de l'EST

Suite à votre lettre rappelée en marge.

Je vous confirme, ainsi que l'indiquait ma lettre
Vtv 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 NORD, du
SUD-OUEST, du SUD-EST,
à titre d'information

10 MAI 1943

1 MAI 1943

In demain
11 mai

LE DIRECTEUR

M. Musenaker &
15/5/43 An Soudan &
15/5/43 An Ronne

13 MAI 1943

vers mon
log retour à Mon Raa
après avoir pris note.

A clapper

19/5/43
Le chef de la subdivision
de la
PL

Décalque à Monsieur PEFFERKORN

Carref M. CHATEL

Bruxelles
M. Dossel

Minute

21 MAI 1943

NORD-TRAVAUX	
Service Central	
11/6 1943	
Reçus C	Pièce
N° 4451	28

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments

Remise en état des installations
et reconstructions
Dossier gal

à Monsieur le Directeur du Service Central
des Installations Fixes

VB/R d1 30/2071

Remise en état des installations
à la suite de
destructions éventuelles
-:-

(Voir fin de lettres)
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 Confé-
rence tenue à votre Service Central le 3 Mai dernier. L'ordre
vous envoie advenez le 8V 1/2 8th & 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 au 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 démolé.

.....

CLASSÉ

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'Hellouin, Tergnier et Longecourt. 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-Ange, St-Denis 1 et St-Denis 2.

Il n'est guère possible, à Paris-St-Ange, 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-Omer 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 attenant 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.

167 79.5 A

Nombre	Service	Point d'attache	Equipement	Nature du courant produit	OBSERVATIONS
<u>I - SUR WAGONS</u>					
1	V.B.	St-Ouen-les-Docks	1 groupe moteur à essence 25 cv dynamo alternateur	continu 110v ou triphasé 115/220v	
1	V.B.	"	1 groupe moteur à essence 25 cv dynamo	continu 110v	
1	V.B.	"	1 groupe thermique moteur à essence 25cv dynamo 110/160v		
			1 gr.convertisseur moteur triphasé 25cv dynamo 110/160v	continu 110/160v	
			1 groupe moteur continu 5 cv dynamo 28/41v	continu 50/40v	
			1 batterie 110/160v		
			1 " 30/40v		
1	V.B.	"	1 cabine de battage avec transformateur de 50 KVA (5000v ou 10000v ou 15000v)	transforme H.T 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	(triphasé 125/220v ou diphasé 120/240v)	
1	M.T.	Amiens	-- d° --	triphasé 125/220v	
1	M.T.	La Chapelle	T.A.R. 380 - 250 KVA	triphasé 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 commutat de chaque est aliment la dynamo d groupe bous (tireforme
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	triphasé 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 3 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
Coudakergue	Diésel 200 cv - Alternateur	" 4 f. 125/220v	Dépôt
Pargny	Diésel 160 cv Alternateur	" "	Dépôt et signalisation
Lacq	"	" "	Dépôt
Hirson	"	" "	Dépôt et signalisation
Longueau	"	" "	"
Lens	"	" "	"
Somain	"	" "	"
Béthune	"	" "	"
Aulnoye	"	" "	Dépôt
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 58 groupes dont 27 dans la H.W.D. Paris		Continu 110/150v	Signalisation
Usines élévatrices : 74 groupes moto-pompes dont 33 dans la H.W.D. Paris et 41 d° Lille			Pompage

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

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

Service Central

ANNEXE

9/6/1943

Réf C

Pièce

N° 4451 28

E T A T
des transformateurs triphasés 10.000 volts disponibles au Magasin
de SAINT-OGEN-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
Sécheron	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

Bat G 451
Guerre
Services
Professionnels de l'A.N.C.F.
Service Central
en cas de
ruines et de
nuvelles installations Fixes
Bâtiments
Dépenses de bat
Reprises et de reconstruction
détruite ou
endommagée par
les bombardements
fait au R.R.: 291°

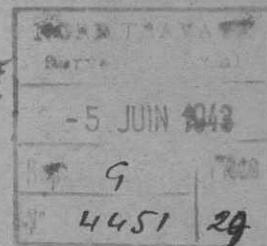
Vtv. 1300.1
282

Mr Leclercq
M. Rousset
M. Wagner
M. Lemaire
Gouverneur
Délégué
Gouverneur et stat des
installations et rendement
Doux final -

- 1 JUIN 1943



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



Par lettre n° 291° du 15 Mai 1943 vous signalez les difficultés de distinguer les dépenses de repliement proprement dit des dépenses de reconstruction.

Il est bien évident que les dépenses relatives aux déplacements de services ou d'installations qui, bien que motivées par des bombardements n'ont pas à leur origine une destruction totale ou partielle sont des dépenses de repliement.

Mais j'ajoute qu'il en est de même s'il y a eu destruction à l'origine à condition, bien entendu, qu'il y ait transfert de services dans une zone moins exposée.

D'autre part, les dépenses relatives au rétablissement provisoire de l'installation ne doivent être classées comme dépenses de reconstruction que si cette installation provisoire est réalisée soit à l'emplacement, soit à proximité de l'installation détruite et qu'elle puisse être considérée comme une phase (provisoire) de la reconstruction définitive.

Ainsi, d'après les renseignements contenus dans votre lettre précitée, l'installation provisoire à Montoir-de-Bretagne de certains Services de Saint-Nazaire, détruits, ne correspond pas à la définition du repliement et vous avez eu raison d'en imputer les dépenses à la reconstruction. Par contre, le transfert à Bois-Colombes de certains Services des Ateliers de Sotteville constitue sans aucun doute une mesure de repliement.

Les règles de classement des dépenses énoncées ci-dessus sont également applicables en ce qui concerne les dépenses intéressant les logements d'agents.

- 2 JUIN 1943

M. Lemaire

GL. ~~SECRET~~

Signé: LEMAIRE

- 7 JUN 1943

5° Copie pour Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région : EST, NORD, SUD-OUEST, SUD-EST - A titre d'information.

Le Maire au
M. Wagner
M. Sautin
Le Gouverneur
Le Directeur
L'Ingenieur à Chef
du Département
du Dommage de Guerre
(aff. allemande)

PL le DIRECTEUR

L'Ingenieur à Chef

Chef de l'Etat 23/6/43 Va:
du Domage de Guerre
(aff. allemande)
la 23/6/43 par M. Rousset
M. Lemaire

Sécalque à M. Poffekoy
 Copie à M. Henriquet pour A
 Copie à M. Rigot
 Date 9/6
 M. Gourdeau

15 JUIN 1943

V.BN d.P. 32/207

Remise en état des installations
à la suite de destructions
éventuelles

Brouillet
Dunes
Reprise en état des
installations et
reconstruction (fin 1er)

Minute

31/5

M. M. Gille

Odine

Hazebruno



Il y a lieu de mettre à l'abri, dans la mesure du possible, les appareils inutilisés ou assurant la réserve des postes de transformations situés dans les zones particulièrement exposées aux bombardements au susceptible de l'être.

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

Pour les transformateurs montés sur chariots, vous rentrez également ces derniers avec leur appariillage.

M. Gille

Le Héron et transformateur de 50 KVA

En . 1 " de 18 "

Suqueux 1 " de 50 "

Calais Ville 1 " de 100 "

Calais Marne 1 " de 50 "

Calais Rivière Neuve et transformateur de 50 KVA

Capelle Coudenques 1 " , 25 "

Dunkerque M^e (P. noir) 1 " , 15 "

Dunkerque M^e R^e 1 " , 50 "

Dunkerque Dunes 1 " , 50 "

St Pol S^r mer 1 " , 50 "

Coudenques Dépot 1 " , 200 "

Hazebruno 1 " , 100 "

M. Odine

Boulogne gare 1 " , 100 "

Boulogne Dépot 1 " , 100 "

1 " , 1 " , 50 "

M. Hazebruno

Le démontage des appareils sera effectué par le personnel spécialisé rattaché

A à la Subdivision de l'Entretien et de la Surveillance. Vous demandez son intervention à M. Henriquet.

Les dépenses seront imputées ^{au dépôt} à l'Entretien courant.

Le Chef de la Division de l'Entretien,

by 26 Dux

M. Leclercq
a signé l'exécution

43

Copie b.b. march
Focken

19 JUIN 1943
Paris, 19 JUN 1943
4 Annexes

18 JUIN 1943
G. Brunet

IBN/12 MINUTE Le Chef du Service de la Voie de Baie
Reconstitution à l'le Directeur du Service d'Etat

2 JUN 1943
9/14 Bureau
44/31 31

(J. G. Brunet) Vous m'avez demandé, le

21 mai, de vous faire connaître les prévisions de dépenses de reconstruction des dommages survenus avant l'armistice de 1940, fixées au :

1/ travaux exécutés jusqu'au 15 mai 1943,

2/ travaux restant à exécuter après le 15 mai 1943,

et classés suivant les articles du budget.

Veuillez trouver ci-joint un tableau donnant ces renseignements.

19 JUIN 1943

G. Brunet

REGION NORD

ANNEXE

DESTRUCTIONS ANTERIEURES à l'ARMISTICE (Juin 1940)

29 JUIN 1943

G
4451 31

	Articles du budget	Dépenses comptabilisées au 1 ^{er} mai 1943	Travaux et dépenses restant à faire après le 1 ^{er} mai 1943
Recons- truc- tion	(Art.33 - Mobilier et Outilage...:	7 741 000 ^f	
	34 - Voie	27 390 000	940 000 ^f
	35 - Ouvrages d'art	332 281 000	4 750 000
	36 - Signalisation	48 207 000	54 740 000
	38 - Matériel fixe des gares:	2 601 000	8 306 000
	39 - Installations hydrauli-: ques:	3 789 000	537 000
	40 - Bâtiments	33 824 000	1 066 000
	41 - Logements	4 964 000	68 904 000
			3 255 000
		<hr/> 460 797 000 ^f	<hr/> 142 498 000 ^f
Dommages de guerre	(Art.42 - Mobilier et Outilage...:	2 462 000 ^f	
	43 - Bâtiments	42 862 000	1 720 000 ^f
	44 - Logements	<u>38 229 000</u>	111 812 000
	46 - Dépenses diverses de guerre	4 340 000	25 530 000
		<hr/> 83 553 000	<hr/> 139 062 000
	Art.45 - Approvisionnements	4 340 000	5 200 000
		<hr/> 8 410 000	<hr/> 5 200 000
		<hr/> 557 100 000	<hr/> 380 000
			<hr/> 380 000
			<hr/> 287 140 000
			<hr/> 844 240 000 Frs

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

Destructions antérieures ANNEXE à l'arrachistice (juin 1940)

29 JUIN 1943

Reconstruction

Dommages de guerre

Articles du budget

Dépenses comptabilisées au 1^{er} mai 1943

travaux et dépenses restant à faire
après le 1^{er} mai 1943

- Art.33 - Mobilier sonillage
- 34 - Voie
- 35 - Drages l'art
- 36 - Signalisation
- 38 - Matériel fixe des gares
- 39 - Installations hydrauliques
- 40 - Bâtiments
- 41 - Logements

	7. 741. 000	940. 000
	27. 390. 000	4.750. 000
	332. 281. 000	54.740. 000
	48. 207. 000	8.306. 000
	2. 601. 000	537. 000
	3. 789. 000	1.066. 000
	33. 824. 000	68.904. 000
	<u>4. 964. 000</u>	<u>3. 255. 000</u>
		142.498.000
		460.797.000

- 42 - Mobilier sonillage
- 43 - Bâtiments
- 44 - Logements
- 46 - Dépenses diverses de guerre
- 45 - Réparations

	2. 462. 000	1.720. 000
	42. 862. 000	111. 812. 000
	<u>38. 229. 000</u>	<u>25. 530. 000</u>
		139.062.000
	4. 340. 000	4.340. 000
	8. 410. 000	8.410. 000
	<u>557.100.000</u>	<u>5.200.000</u>
		5.200.000
		380. 000
		<u>380.000</u>
		287.140.000
		<u>844.240.000</u>

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

APPENDIX

- Mr. Daniels. March

Le Bureau central des IF (le commandant)

demande que vous fassiez le rapport et
pour approbation -

à la fin de l'heure actuelle
du total des dépenses de reconstruction
et d'aménagement de 1940 - pour ce
qui a été dépensé avant l'armistice
de 1940 en scandale

Novae crenatae (var. ^{longa'}) 1943 (1^{er} mai)

heraclea i cancellis apud 1942

dep. - à classer selon 3 rubriques
du budget.

2/5 9 hours & fair representation
for estimation acceptable

~~43~~ ~~Am. Gral~~

Coimbra, 20.11.1963 ch. A

Mr March

Worms
Lyon
De chommed
post resumption d'après

9

Ces renseignements seront à clavier dans l'ordre
d'arrangement de la nomenclature indiquée à l'annexe
N° 1 et ce le vendredi N° 8 (l'heure en 10 juillet
1941) pour l'application de l'inscription en
territoire. Serie d'annexations sous forme
Comptable N° 16.

Décalage à la main
Fayolle

2

M. MERCK (M. MERCK),

29 JUIN 1943

9

4451

31

Le Service Central des Installations Fixes (M. Lemoine) demande que nous fourisions très rapidement et par approximation :

la prévision à l'heure actuelle du total des dépenses de reconstruction de dommages de 1940, pour ce qui a été détruit avec l'artillerie de 1940 ou moins :

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.

à moi.

GUILLAUMEM. de Chaumont

RETRÉTÉ À M. LE CHEF D'ADMINISTRATION
VAGUE
ALIMENTATION
GO. DE LA DEFENSE

Paris, le 24 Mai 1943

pour renseignement d'urgence.

Je fais relever les dépenses jusqu'au 1^{er} mai 1943 au Service de la Comptabilité. Vous aurez à m'indiquer pour votre service les travaux inutiles aux séries N°, 1947, 1948, 1949 avec leur valeur restant à évaluer ou à comptabiliser après le 1er mai 1943.

Ces renseignements seront à classer dans l'ordre des articles de la nouvelle liste 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.

Monieur Merck -

"Merck"

Néant en ce qui concerne l'Inspection des Bâtiments

Le Chef de

26/5/43

l'Inspection des Bâtiments

Merck

V.B./N. va²
S.E.S.

AMIENS, le 15 Juillet 1943,

G. 4451

17 JUIL 1943 2071
C
4451 32

Rémission en état des installations à la suite des destructions éventuelles.

Ser. Gravans
Sub. N° Doss.
Rémission en état des installations
et reconstruction
Dossier général

Monsieur le Chef de la Division de l'Entretien,

? (juin)

Suite à votre lettre V.B./N. du 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 chacun des postes de transformation ci-dessous désignés :

Eu, (18 KVA),

Le Tréport et Serqueux (50 KVA),

Je demande à M. HENRIQUET de vouloir bien faire effectuer le démontage de ces appareils par son personnel spécialisé.



/ L'Ingénieur de la Voie,

Alvarez

M. Rigier 17-7
M. Pefferkorn 16-7

De
M. grise
19-7 Segurant

~~CLASSER~~

21 JUIL 1943

le 20/7/43 f
a noter au crayon
sur le registre -
déposé pour être
Pris note et
rendu au classement
20/7/43
M. 1

NORD - TRAVAUX

Service Central

22 MAI 1944

1. 1. G.

N° 6157

Ptcon

33 bis

Conférence des
chefs de service de la voie
du 19 Janvier 1944

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.

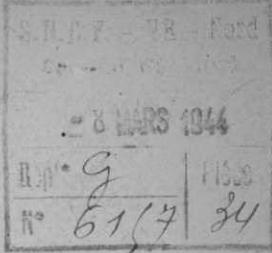
Il attire l'attention des intéressés sur l'importance de la question.

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 classe
conférences
fusés en chef des travaux
conférences des chefs de
service VB (IF).

G 670



CONFÉRENCE DES INGÉNIEURS DE LA VOIE

Séance du 26 janvier 1944

N° 1269

*travaux
Divers
Retenu et état de
matériaux et renouvellement
Etaient présents :
Dommages et dégâts*

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

MEESMAECKER

: Chef de la Division du Service Général

LECLERCQ, HERRIQUET, MAGNON,

} de la Division de l'Entretien

GUERBER, PILLE, HARDY, ADINE,
de VILLELE, WARNIEZ.

MARTIN, POINTIN, WIDMAN

} de la Division des Etudes

THOUVENOT, CASTELIN.

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 œuvre 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 (P.V. 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 formées 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.L. 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'Ingenieur, Chef de la Subdivision
de l'Entretien
Secrétaire de la Conférence
HENRIQUET

S.N.C.F. Service Central des Installations de l'Industrie et des Mines en état des installations Bruxelles 11 FEV 1944 mm1

Mesures à prendre en vue de la réparation des destructions.

Vtv. TXig

318

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

10. Annexes

6157 345

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)

LE DIRECTEUR

12 FEV 1944

M. Semard

MON

10/2/44

M. Léonard

M. Hennart

M. Rax

Clamor

2/6/44

On forme 2 ou 3 plis
la prochaine fois
Il faudra sans doute 2
ou 3 fois au moins pour 2.000

Fais
10/2/44

10/2/44

ANNEXE

Pi

NORD - ARR	4 MAI 1944
Secrétariat	Report

sur la répartition des dégâts après bombardements	

61cy	94

N O T E

sur la répartition 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^{er} - PLAN D'ALERTE

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

La 1^{ère} question qui se pose pour le Chef d'Arrondissement aussi-tôt 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 œuvre 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 1^{er}, échelon de reconnaissance - intervention dans tous les cas de bombardement et quelle qu'en soit l'importance,

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

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

2^{me} - ÉCHELON 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 Trux - tous ces agents se rendent dans le moindre délai, après le bombardement, à un lieu de rendez-vous fixé à l'avance, pour recevoir

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

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

- A - Repérage approximatif des points d'impact des bombes
 - 1^e - bombes explosées,
 - 2^e - bombes non explosées.
- B - Dimensions approximatives des entonnoirs pour déterminer le cube de ramblai 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 SES et 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'Y.T. doivent avoir reçu une consigne leur enjoignant de venir dès la fin du bombardement, prendre les ordres du contrôleur SES; 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 SES utilisera les agents dont les cantons n'ont pas été atteints pour aider leurs collègues et pour faire les vérifications des installations téléphoniques.

Arrès avoir rendu compte au contrôleur SES des constatations faites et de la répercussion des dégâts sur le fonctionnement des installations, les agents SES 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, repêche 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, et 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^e- PROGRAMME DES RÉPARATIONS

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 (Fédération, Tracteur, 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, additions ou rectifications qui peuvent être demandées par ce dernier.

Un memento 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^e- EXÉCUTION

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 3^e échelon d'exécution, la consistance des renforts et leurs heures approximatives d'arrivée, l'approximation 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 fiches 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 doté d'un chef responsable et de l'encaadrement 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 à 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°- ENTRE NOUVELLES EXPLOSÉES

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

Ces bombes doivent être signalées immédiatement par note écrit 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°- RÉDITION DES VOIES-

Sauf indication contraire du C.R. d'Arrondissement de l'E. pli-
tation confirmée par le Chef de l'E.A.B., c'est la continuité des
voies principales qui doit être assurée en 1er lieu et avec le maxi-
mum de moyens.

L'Inspecteur et les C.R.s d'Arrondissement de l'E. pli-
tation et de la Voie doivent être avisés par dépêche ou message téléphoné du
rétablissement de la continuité des voies et du cantonnement proviso-
rius ou définitif, le cas échéant, au fur et à mesure qu'elle est assu-
rée.

L'intérêt de cette formalité est particulièrement signalé.

7°- TRAINS-PARES.

lorsque des trains-pares extérieurs à la localité bombardée
sont sur place, il y a lieu de se préoccuper de leur lieu de sta-
tionnement 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 déplacements doivent faire l'objet de demandes précises au
Service de l'Exploitation. Toute manquement ou retard apporté à
ces mouvements doit faire l'objet d'une démarche immédiate du C.R. d'Ar-
rondissement auprès de son collègue de l'E. pli-
tation.

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

En cas d'utilisation de plusieurs trains-pares, il est intérès-
sant qu'un seul agent soit chargé des relations pour l'ensemble des
trains-pares avec le ravitaillement général. Il est préférable ce
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, ou
ouvriers, trains spéciaux existants ou à organiser avec l'E. pli-
tation, que si on dispose des moyens de couchage et de nourriture ou si
on a l'assurance de l'E.A.B. que les Autorités allemandes procureront
ces moyens.

En cas de difficulté à cet égard, il doit être référé im-
diatement au Service Régional.

9*- POSITIF 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 connaissance autrement) qui sont vus 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 à l'Arrondissement, l'un pour l'Arrondissement, l'autre pour le Service Régional.

10*- PRÉCAUTIONS DIVERSES

Il est intéressant que le chef de section ait tout prêt un dossier comportant, en multiples exemplaires les plans au 1/1000e de la gare et les documents concernant le tracé des conduites d'eau, les installations de sécurité et de téléphonie. On y-ci un double des documents qu'il possède déjà et spécialement utilisés en cas de bombardement, et reconstitués dès la réparation terminée.

11*- RÉPARATION DES BÂTIMENTS -

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.R.A. pourra demander l'aide d'agents du Service Régional pour l'établissement du programme des réparations et du relâché des matériaux à mettre en œuvre.

ANNEXE

REPARATIONS BOMBARDEMENT

N° Modèle n° n.	
Service	
4 - 4 MAI 1944	
Rép. G	Mémo
N. (Grade) M	34 b-2

M.

(Grade)

est chargé de la direction de l'Equipe n°

Cette équipe comprend :

Encadrement

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,

REPARATIONS BOMBARDEMENTS

M. _____ (Grade) _____	(Grade) _____
est chargé de la direction de l'Equipe n° _____	MA 34
Cette équipe comprend :	
<u>Encadrement</u>	
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,

TELEPHONIE ET SIGNALISATION

ANNEXE

MODÈLE N° 6

N° DES POINTS D'IMPACT

LISTE DU MATERIEL NÉCESSAIRE

NORD	SUD
Série	Modèle
1 - 0	MAI 1946
Rép. G	PIRELL
24 6154	34 6154

TELEPHONIE ET SIGNALISATION

MODELE N°6

N° DES POINTS D'IMPACT

LISTE DU MATERIEL NECESSAIRE

TELEPHONIE ET SIGNALISATION

MODELE N°5

NOS DES POINTS D'IMPACT

IMPORTANCE DES DÉGATS

ANNEXE

NORD - 1944
Service 1 + 161

1 - 6 MAI 1944

Rép^e (1) | Recap
N° 6157 84

TELEPHONIE ET SIGNALISATION

MODELE N° 5

MOS DES POINTS D'IMPACT	IMPORTANCE DES DÉGATS
	<p>NORD</p> <p>Sortie</p> <p>1 MAI 1953</p> <p>Rap. 11</p> <p>N.</p>

B

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

Réparation des
destructions

Programme des
réparations

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

Vtv TX 30/82

ANNEXE

14 Février 1944

NORD

Sud-Est

10 MAI 1944

Rep C

PM

6157

34 b.

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

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 Vtv 75 000 - I/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 # 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 destructions", dont je vous ai prié de vous inspirer, par lettre TX 29/318 du II 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 D^on 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 destructions dont il est fait mention émane d'une autre Région et ne vous a pas été répercutée.

Copie à MM. MEESEMAECKER
PARADIS

16 Février 1944.

VIGIER

MM. HENRIQUET
LECLERCQ
WAGNON

J

ANNEXE

NOR.

Sect.

PARIS - 6 MAI 1945	PIRE
Rép. G	
N° 6157	54

TRADUCTION

COPIE (extrait)

H.V.D. Paris
E 41 Bbktr IO

Paris, le 20/12/45

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'œuvre répartie sur les différentes sections
- 4°- Fixation des délais d'achèvement des différentes sections
- 5°- Moyens de secours à mettre en œuvre (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.41) dès que celui-ci aura été établi.

S WEINER

REMISE EN ETAT DES INSTALLATIONS DE TELEPHONIE ET DE SIGNALISATION

TABLEAU N°

J =

REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N° 7

ISG 1342

(1) 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°

J =

REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N° 7

ISG 1342

(1) TELEPHONIE

ALIMENTATION HT (FEEDER POSTE)

(HT) - POSTES INSTALLATIONS INT.

INFRASTRUCTURES - INSTALLATIONS EXTERIEURES

CANTONNEMENT

ANNEXE

NORD - LILLE	
Services Central	
1 - 3 MAI 1946	
Rep. (1)	PM 2000
N° 6057	84 85

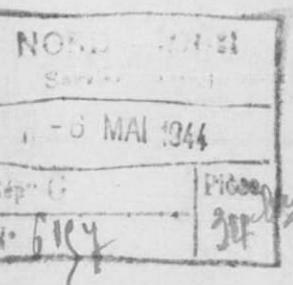
CONSTITUTION DES EQUIPES

REPARATION BOMBARDEMENT. MODELE N°3

CONSTITUTION DES EQUIPES

REPARATION BOMBARDEMENT MODELE N°3

ANNEXE



INFRASTRUCTURE

TABLEAU N°

J = ...

ÉPARATIONS BOMBARDEMENT MODÈLE N°1

~ INFRASTRUCTURE ~

TABLEAU N°

J. =

VARIATIONS BOMBARDEMENT MODÈLE N°1

INFRACONSTRUCTION		RELEVAGE															EXECUTION															OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES	
N° DES POINTS D'IMPACT	RELEVAGE	CUBE ESCARBILLES	N° DE L'ÉQUIPE CHARGEÉE DU NÉCESSAIRES COMBLEMENT	EXECUTION															OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES														
				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 REEL	OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES																												
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS		VOIES INTERESSEES													
																				OBSERVATIONS															

ANNEXE

NORD - TIRAILLEURS Service Central	
10 MAI 1944	
Report 1	Page 1
N° 6157	34

SUPERSTRUCTURE VOIES

TABLEAU N°

J

REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N° 2

SUPERSTRUCTURE - VOIES TABLEAU N°

J

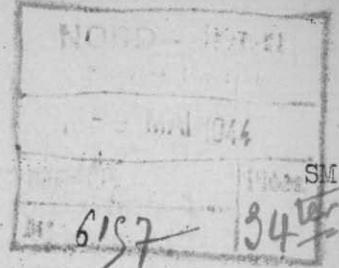
REPARATIONS BOMBARDEMENT MODELE N°2

*Travaux divers
réalisés en état
installés et renouvelés
général*

N° 304

CONFÉRENCE de l'ENTRETIEN

Séance du 22 Février 1944



Présidence de M. DEMAUX, Chef de la Division de l'Entretien

Etaient présents :

MM. LECLERCQ, WAGNON,)
GUERGER, PILLE, HARDY, (de la Division de l'Entretien
ADINE, de VILLELÉE)
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 aussi-tôt 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.

CH 478

L'importance de la tenue correcte des attachements de main-d'œuvre 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'œuvre 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 rentées 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"

11 MARS 1944
M. LemaireM. Léonard
11/3

M. Pichot 11/3 3410/9

Guérard
— Dunes —
Réunir un état des
installations et moyen
Dunes Génial

Garnier

NORD TRAVAUX	
SORTIE	11 MARS 1944
G	6157 3

- 6 MAR 1944

Réparation de destructions à la suite de bombardements ou d'actes de sabotage

VTV TX 29
335

H. Guillaume

HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS

29, rue de Barri

- 8 MARS 1944

TOUS	512	1	105
N.N.			

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'œuvre.

La main-d'œuvre 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 œuvre 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 141 72 R

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 prélevement de main-d'œuvre.

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

- 1°- que la S.N.C.F. soit toujours autorisée à confier à ces entreprises des travaux qui leur 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. (Réf 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

SERVICE CENTRAL
DES
INSTALLATIONS FIXES

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

21/03/1944
M. Semau
G.
M. Leclercq



O ARRIVAGE

S.N.C.F. - VB - Nord	
Service Régional	
13 MARS 1944	
Rep. G	Pièce
N° 6917	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'œuvre.

La main-d'œuvre 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.

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 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 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.

- 5 -

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 prélevement de main-d'œuvre.

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

- 1°- que la S.N.C.F. soit toujours autorisée à confier à ces entreprises des travaux qui leur 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. (Réf 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

SERVICE CENTRAL
DES
INSTALLATIONS FIXES

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

Développe à la demande)

V. D. Vale

Paris le 7.3.44

78-4186

13 MARS 1944

ORDRE TRAVAUX
Service Central

22 MARS 1944

Rep 9
6157 36
PIÈCE

Travaux Monum Pelle

Assainissement de la Voie

droit des voies de la 2^e Arr à Amiens,

Rue de la République (partie) de la 2^e m^e au 2^e m^e de la rue de la République. Quelques renouvelles d'urgence à la disposition de M. Hardy, à S. Gauthier, l'équipe que vous verrez débarquer de Lione.

Cette équipe sera chargée pour la réparation des dégâts de la gare de Hardly.

Le Chef de la Division de l'Entretien

- 8 MARS 1944

en en d

Rec
letop
6

Willy D J

Merci à la demande de Monsieur

476-SHIN C

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

Vt.TX29/356

LONGUEAU

Travaux de remise en
état

Reçu le 24.3.44
Reçu en état de
remballage et remis à
(Dernier Général)

24 MARS 1944

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

NORD TRAVAUX

27 MARS 1944

PAR 9
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 supplémentaires.

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

mon

Classé

24.3.44 20

CHM

E.B.D. Paris-Nord
41 T 3 Ie

C.W. PARIS, le 20.3.1944

Confirmation de
la dépêche A 18 du 20.3.

TELEGRAMME

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,
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. Delmas

Comme au fil

M. Lelang

Copie à M. LECLERCQ

17/3/48 ANNEXE

MV



17/3/48

NOUVEAUX TRAVAUX
SOCIETE
MARS 1944
6 AVR 1944
Minutier G
GISZ
38

NOTE pour
1^{RE} EISENBAHN-BETRIEBS-DIREKTION
PARIS-NORD.

VB. N. ve

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 R.V.D. de Paris, vient de nous aviser que cette note doit être considérée comme annulée.

CLERKIN

E.B.D. Paris-Nord

41 T 3 Io

Confirmation de la
dépêche A 18 du 20-3.

C O P I E

PARIS, le 20-3-1944

TELEGRAMME

ANNEXE

Au chef du Service V.B.
S.N.C.F.-Région Nord

TRADECTION
(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

V.B.N. ve

Copie à M. PILLE

ANNEXE

6 AVR 1914

Mr. Lédey

G

6157 38

pour rechercher l'origine
de cette défaite et nous
le faim transmettre devant
à la Porche. . .
à titre d'indication comme
suite à nos diverses
conversations de ce jour
nous avons enfin . . .
voulu la reposer que vous
avez fait ~~et~~ ^{et que nous} j'espérai
que la question fut de
considérer comme résolu
lequel EAD n'attend plus
l'autre répon -

2/3 G

afew ardent

B

AVR 1944
Extrait du P.V. de la Conférence des Chefs de Service W.B. du 22/3/44.

....REPARATION DES DESTRUCTIONS.-

6157

39

M. PORCHEZ a pu constater, à l'occasion de récentes destructions importantes, combien il était difficile d'utiliser les gros effectifs de main-d'œuvre de toutes provenances qui sont amenés sur les lieux de destruction. Ce n'est qu'avec une organisation très étroffée 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'œuvre. (S.N.C.F. ou entreprises) nécessaire à la réparation des destructions.

Monsieur DEMAUX - Monsieur LECLERCQ.

I/4/44. "GUILLAUME"

*fait
3/4*

GLASSEUR

*Copie aux C.A. (c à s)
Tenu par le Bureau Central
1/4/44*

Paris, le 22/7/44

MINUTE

VBN

S.N.C.F. - V.I. - Nord

N. 1. Bureau
N. 2. Directeur

me renvoie en état des
émissions et mouvements
de fonds qd

20.

S.N.C.F. - V.I. - Nord

3 JUIL 1944

H. G
N° 6154 89^{bis}

Ballay, adjoint, va
être détaché à partir de ce jour à la
Direction de l'Entretien.

Il assurera la liaison avec l'ensemble
du service d'études et d'économies
intérieures et l'assistera dans l'élaboration
rapide des travaux ^{en rapport} conduits aux récents
brevetements ~~des~~ ou récents par
les difficultés ~~des~~ du trafic.

Le chef du Service V.B.

D.G

Copie Panamericana -
1 Dijon
20 oct

CLASSEER

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 le 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
Divers

Réunir en état des
installations et
réparations et
(Domesticinal)

24 Mars 1944

NORD TRAVAIL	
Service	
24 MARS 1944	
ROY	G
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.

vt-TX¹⁴
gto

Copie à Monsieur le Chef du Service VB de la Région du NORD, pour le tenir au courant.

27 MARS 1944

Mr devant

30/3/44
Mr. Bureau AF
H.F.

Mr. Bureau

Puis note

Mr Ray
Clamer
31/3/44

P^r Le Directeur
Le Chef Adjoint du Service

27 MARS 1944

Copie à M.M.HENRIQUET

LECLERCQ(Ballastières)
GUERBER

PARIS, le 30 MARS 1944

NORD

S

- 6 AVR 1944

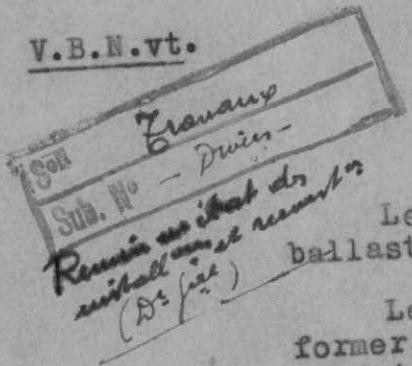
Ref G

N° 6157

404

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 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.

n. Rau

Bry

GLASSER

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 étoffées, impuissance des inspecteurs allemands à l'égard de l'Organisation TODT, malais 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 chargerait 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 klm.

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 réconstruction 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 CHLONS 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.

SAINTE-RUCH: train-parc CLAVIER

AMIENS - MONTDIDIER: train-parc VIAL de SOTTEVILLE et DROUARD de TOURS

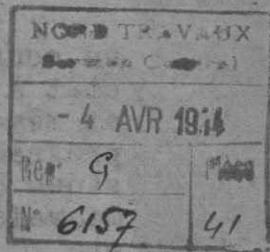
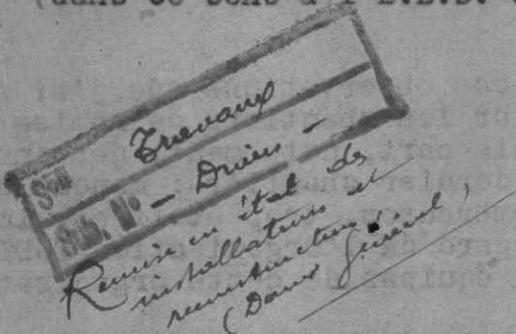
AILLY-sur-NOYE, l'entreprise VANDEWALLE, sans train-parc BOYE et ABANCOURT: 1 train-parc sapeurs dans les deux gares.

b) Travaux exécutés par la H.V.D.

VERBERIE et CHAULNES?

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



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

M. Semenau

LE DIRECTEUR

M. Leclercq

M. Peltier

Copie à M. Leclercq

Copie à M. Guerber
Pille
Hardy

en faisant leur attention aux -

Copie à M. Leclercq
Copie à M. Traillieu

M. Ras

Classez

7/4 ao

Fait le 4/4/1944

A. Pancrazi

5/4/44 ao

CLASSEZ

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

Réparation des
destructions

Utilisation des Cies
de Génie

Vtv 52 mmo. 19

33

Le Bas

Clame

7/4 AG

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

Envoi

M. Leclercq

en. P.M.W.

copie n° 6 H

et leau

fait
16/4/44

LE DIRECTEUR

MON

VO. N.Y. CLASSER

Copie à Monsieur CA (1 à 5)

pour application

574.

an

autre



EV. 1753

Sect Gravure

Sub. N° - Bureau
Rue de la République
et Reconstruction
(Bonnefond)R. N° 2105
135 A 158

Paris, le - 1 AVR 1944

457

MOTIFS

BUREAU DE PARIS

Monsieur

1^{er} Directeur10^e

AVR 1944

D.

N° 501. 4675212 93

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^o) Dépôt de LONGUEAU

M 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 Électriques des indications pour l'équipement de ce chantier en lui fixant une puissance maximum de 150 kVA.

2^o) 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 l'avis

met à pieds les mesures d'application

Mr. Dugardin priez le donner par E.R.D.
et à l'autre.

Ainsi

T.S.V.P.

Mr. Dugardin
copie à la Permanent

PIÈCES
JOINTES

Mr. Dugardin
de renouvellement

514/1

Mr. Dugardin
de renouvellement

4/4 Lemire

+ 2

41186

MP

I Transmis à M.Thouvenot pour réd.

VB. N. dv

Réponse de
M. Leclercq
26/6

Pour Longueau, le nécessaire a été fait par les soins de M. Leclercq (M. Pétine)

En ce qui concerne Verberie des instructions ont été adressées le 19 avril 1944 à M. Hardy et ~~M. Pétine~~ Chaulnes le 13 avril 1944 à M. Pille.

23 juin 1944

II

A classer ~~ensuite~~

Le Chef de la Subdivision
des Etudes Générales

Léon

Nécessaire fait
à classer

Chaudron

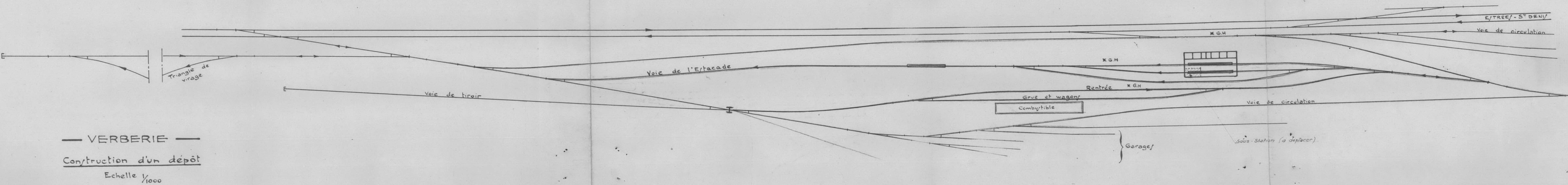
28 JUIN 1944

REC'D BY 10
RECEIVED

OF 100000

ANNEXE

S.N.C.F. - V3 - Nord
Service Régional
3 JUIL 1944
Rep G | PI 600
R 6157 H 3



— VERBERIE —

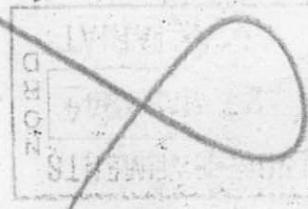
Construction d'un dépôt

Echelle 1/1000

21057
du 1 AVR 1944
à M. le Directeur

Annexe à la lettre 21057
du 1 AVR 1944
à M. le Directeur

067-614.000 11



... 5. Années

NORD-TRAVAUX	
Service Central	
6 - 4. 1944	
Réf.	G
N°	6157
	44

Groupement de notes aux
2^e, 3^e, 4^e et 5^e arrond.
Prévoir de donner instructions aux
équipes LT. détachées aux travaux de
remise en état des installations dites ci-dessus.

OLYMPIER

Décalque à Monsieur THOUVENOT

ANNEXE

Paris, le

27 MARS 1944

Copie à M.M. BERNES
GUERBER
pour avis.

Minute

Monsieur PILLE,

VB/H d1 78/4186

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-TERRAIN.

Le Chef de la Division de l'Entretien

ley

J

Décalque à Monsieur THOUVENOT
Paris, le

Copie à M. BERNES

ANNEXE

PK
Minute

27 MARS 1944

- 6 AVR 1944

9

008

N° G157

44

Monsieur HARDY,

VB/N dl 78/4186

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 4^e et 5^e 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'HIRSON, 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.

AS

AS

Décalque à Monsieur THOUVENOT
Paris, le

ANNEXE

Copie à M.M.HARDY
BERNES
pour avis.

27 MARS 1944

- 6 AVR 1914

Rep. 9 1868
N° 6157 44

Monsieur ADTNE,

VB/N d1 78/4186

Minute

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 sériennes en gare d'AULNOYE.

Le Chef de la Division de l'Entretien,

by

S

ANNEXE

Paris, le

24 Mars 1944

Décalque à M. THOUVENOT
Copie à M. HARDY pour vis.

PH

23 MARS 1944

REP

PARIS

N° 6157 44

Chef du 4^e 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.

Décalque à Monsieur THOUVENOT

ANNEXE

Copie à M.M. HARDY
BERNES
pour avis

Paris, le

27 MARS 1944

fl.
Minute

- 6 AVR 1944	✓
Ref:	G
N°	G157 54

Monsieur DE VILLELE,

VB/N d1 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'AULNOY dans le plus bref délai.

Cette équipe s'avère indispensable
pour la réparation des dégâts
des lignes aériennes en gare
d'AULNOY.

Le Chef de la Division de l'Entretien

le

82

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

Vt. Tky

369



Paris, le 4 AVR 1944

NORD	T	V	B2
6	1	1	1
- 6 AVR 1944			
G	1000		
6157	45		

2. Annexe

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région d _____

- 5 AVR 1944

M. le Directeur

M. le Directeur

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, suppose 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 Chef du Service de la Voie et des Bâtiments

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. le Directeur

M. le Directeur

Faire rapport aux C.A.

Paris, le 4 AVR 1944

LE DIRECTEUR

Mon

le R. R.

classe

8/4 20

CLASSEER

S.N.C.F.

Service Central
des
Installations Fixes

ANNEXE

Paris le 4 avril 1944

NORD TRAVAUX
SOCIETE C. C. C.

-MINUTE-

19 AVR 1944

Ref. 9

N 6157 45

Vt TX 29
369

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

le Ras

clam

7c as

Confirmation des instructions données par M. le Directeur Général au cours de la réunion du 3 avril 1944.

La H.V.D. de Paris signalise 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 œuvre 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

TMH

S.N.C.F.

Service Central des
Installations Fixes

ANNEXE

Paris, le 4 AVR 1944

Vt.TKy

3y

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région d'NORD

NORD TRAVAUX

- 7 AVR 1944

à l'avenue

les G place
N° 6157 45

Confirmation de

l'autorisation 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
à l'avenue

M. Miller

un R. V. M.

Copie de cette lettre a été envoyée aux CA (1^{er} & 2^{me})
par lettre adossé directement à l'un des chefs de section VB.
par M. Porhey.

1/4 ab

7 AVR 1944
Copie à l'avenue les CA (1^{er} & 2^{me})
pour application de ces instructions.

Monsieur Pétain

mon... écrit la note ci jointe qui
a été envoyée à mon avis il y
a lieu de faire envoyer au C.A.
etant donné A.

Tot

Extrait

Mémento de la réunion
des Chefs de Division de l'Entretien
du 5 Avril 1944

- n° 51 -

NO 5-100	Service Gén.
10 MAI 1944	
Rép. G	vidéo
N° 6157	Hab

*22 D Travau
22 D L'ouest
Réunie en état des
installations et reconstructions
et gal*
Etaient présents :

M. M. CHRETIEN	}	Service Central des Installations Fixes
FAYOLLE		
SANDOZ		
PICOT	}	Est
CAILLEZ		
HENRIQUET	}	Nord
WAGNON		
DONIZEAU	-	Ouest
QUERON	}	Sud-Ouest
PIROLLE		
SEMEAC		Sud-Est

*original draft !
Conférence
vers
Conférence des
chefs de Division de
l'entretien
et 6530*

M. PORCHEZ, Directeur du Service assiste à une partie de la réunion ainsi que MM. LEDUC, COMELIN 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 œuvre tous les moyens disponibles pour assurer une réparation aussi rapide que possible et rétablir la circulation des

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. (cantonnières, 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 des 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. A cet effet, les centres importants ont été divisés en un certain nombre de secteurs, la reconnaissance de chaque secteur incomptant 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 - REGIME 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 chefs de canton, dirigeants d'équipe occasionnels; ils doivent rester à l'échelle 3.

Il serait plus favorable à la demande des délégués tenant 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

G. 6157 (3)

Région du Nord

6 avril 1944.

Remise en état des gares
de Longueau et de Creil

Transformation des gares
de St-Roch, Chaulnes,
Montdidier et des
ateliers de Roys et
d'Ailly-s/Noye.

13 AVR 1944

G

6157 46

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

Ve 15 191-7

754

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 provisoires
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

GUILLAUME.

le Ras

Clamer

18/4 46

VBN.va4/D

LILLE, le 8 Avril 1944.

14 AVR 1944

COPIE à Monsieur le Chef de la Division de l'Entretien
à PARIS.

6157

47

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
VILLEME.

Le Chef d'Arrondissement

Y. V. W.

Branneau
Druin
Réunie au état de
réinstall or de
remise en état
(Pour faire)
VOIE-FERMÉES
13 AVR 1944

TOREMANAT

M. Leclercq

Clano

19/4/44

CLASSEUR

Graeans
Dries
Remis en état des
installations et préparat°
(Dr. fai)

NOS 27 AVR 1944	
9	PIECA
N° 6157	47 bis

Lettre du 8 - 4 - 1944
de M. Pouchy au Chef de
la liaison SNCF envers de la
H.V.D. - Bruxelles relative à
l'utilisation des trans-pas dans le
pays de la H.V.D. - Bruxelles.

"C'est au Chef d'arrondissement de la voirie
qu'il appartient, lorsque le programme de remise en
état a été suivi en accord avec les Services allemands
intervenus, de prendre en main les directions
effectives des travaux. Il est, en conséquence,
indispensable que lui soit laissé la libre disponibilité
des effectifs SNCF rassemblés sur les lieux
de réparation.

Original cl. à G. Goos

Transport
Dries
Trans-pas

CLASSE

VBB.VA4

Bombardement de BELLEVILLE
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 M. Wahler, Obktr
Génér, Adjoint au
Chef d'Arrt.

à 12 h 30 les mêmes plus M. Borsch-
dorf, R.R.R.

M. Wahler, puis M. Borschdorf, ont demandé que nous procédions de suite au rétablissement des V.P. entre LAMBER-
SAK et SAUCOURT et que la S.N.C.F. commande du personnel de suite pour commencer dès demain matin de façon à pouvoir réta-
bler 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 l'Amphip 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'HAUBOURD à VA-
Lenciennes).

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'Oberfeldkom-
mandantur pour obtenir de son côté des pionniers, des équipes de prisonniers allemands, des civils etc...

Le chantier de ROUGEBARUS 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 SOULDIS-NEUF ce qu'il peut fournir et de voir d'où proviendra le reste. Des déposes ou récupéra-
tions 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 possible et doit être en application d'ici la fin de la semaine

LILLE, le 11 Avril 1944.

COPIE à Monsieur LA TOUCHE - Ingénieur Principal
Représentant de la SNCF auprès de l'E.D.B

à LILLE.

comme suite à conversation téléphonique du 10 courant (15 h 30) avec M. POULAIN.

Ceci est à considérer comme une première indication des désiderata de l'E.D.B dans le cadre des dispositions prévues antérieurement sur la procédure de reconstruction. Je vous laisse le soin de reprendre le programme sur d'autres bases si vous le jugez utile.

De toute façon les dispositions qui précèdent seront toujours valables en ce qui concerne les éléments en main-d'œuvre et matériaux dont disposera le Service V.E., qui s'est mis en devoir de procéder aux rassemblements nécessaires.

Le Chef d'Arrondissement

COPIE à Monsieur LEROY - Chef du 5^e Arrondt. TRACTION

à LILLE.

Son bien dévoué,

N.C.F. TRACTION Le Chef d'Arrondissement

COPIE à Monsieur MAHECAT - Ingénieur, Chef d'Arrondt.
du Matériel à HELLEMNES.

Ref 9
11/6/44

48 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

CLASSEUR

15/4/44
15/4/44

M. R. B. A. S. E.

J. P. J. G.

Eisenbahnbetriebsdirektion

Paris Nord
41 T 1 Io

Paris, den 11.4.44

Rue de Dunkerque, 18
Fernsprech-Anschl. TRU. 56-96

Teleg ram m b r i e f !

An die
Region Nord der SNCF
Paris

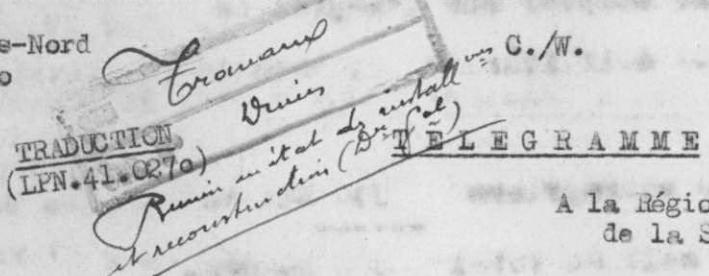


Betr.: Wiederherstellung Valenton;
hier Arbeitereinsatz.

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.

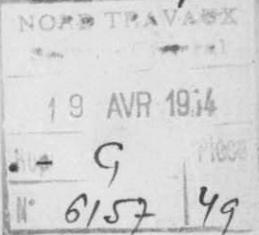
E.B.D. Paris-Nord
41 T 1 Io



PARIS, le 11.4.1944

A la Région du Nord
de la S.N.C.F.

PARIS



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.

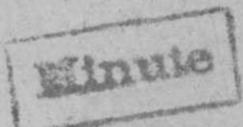
Dest. : Région Nord (V.B.)
Monsieur Cartier
Archives

(s) BECK

M. ASSISTANT *unfallen* *versch.* *Namenfehl*

ab 12/1.

Dec. 20 M. Martin) fte Paris, le 14 AVR 1944



19 AVR 1944	le
Rep 9	19/4/44
R 6157	51

VB/N/ds

4-289

Demande

de

l'installat.

de

Monseur

à la C.A.

de Ville

l'installat.
(Dinner & Gérard)

Veuillez me faire savoir, de toute urgence, où sont occupées les équipes ^{de signalisation} électriques ~~qui sont au camouflet~~ de votre arrondissement; leur composition, et s'il vous est possible d'en mettre à la disposition de vos collègues de autres arrondissements VB, pour la remise en état des installations de signalisation, suite aux récents bombardements.

M'indiquer également, parmi le personnel constituant ces équipes, le nom des agents susceptibles de exposer la celle, électriques contenants.

M. le chef de la Division 2 l'Institution

D

M. Leclercq a signé l'expédition

M

NORD TRAVAUX	
SOCIÉTÉ	PARIS
19 AVRIL 1944	
REC 9	PIÈCE
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.

VOIE-BÂTIMENTS

19 AVR 1944

GEORGES FABRIS

19-4

M. Lericq

8

Objet. Il faut
d'ailleurs pour faire ce
que vous demandez par une
note officielle tant que
de ce que je suis

10/4/44

Brouillon
Dès
Réunions statut des unités
et reconstruction
Désiré Jérôme V

... 2. Annexe 0
Monsieur l'Ingénieur en Chef, (M. Demaix)

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, à titre de préavis un mémento qui résume très sommairement une longue discussion tenue hier à l'O.F.K. 670.

Parti du cas particulier de la main-d'œuvre demandée par l'E.B.D. pour la reconstruction de LILLE-DELIVRANCE et faisant suite à la visite que nous avions 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'œuvre industrielle sur les chantiers de réparations S.N.C.F. et aux problèmes ainsi posés.

J'ajouterais 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'œuvre 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 VEN.v4 - Pourparlers avec l'E.B.D. pour la protection de notre main-d'œuvre). Il a fallu l'exemple de DELIVRANCE pour leur faire comprendre que cette notion ne cadrait nullement avec les nécessités du service de la Voie en temps de guerre.

Comme nous recevons déjà sur le chantier du personnel requis, 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 mémento 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 massives.

Je vous adresserai, dès réception, la lettre que nous avons demandée à l'O.F.K.

Le Chef d'Arrondissement,

Votre lettre du
26-4-44 à
M. Pichot

✓ 15/4 -

Intitulé
Réf. n° 15/4 -
La réponse au Pichot
en demandant de nous donner des
informations sur la situation
actuelle - La réponse au Pichot que nous devons
être informés au fur et à mesure des développements -

ANNEXE

MEMENTO SOMMAIRE DE LA RÉUNION DU 17 AVRIL 1944
tenue à l'O.F.K. 670 de 9 h 30 à 11 h 30.

Lieb. annexé à la lettre
de M^r Edouard à Mr Bernau
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 BEGUWE.

Objet de la réunion :

- 1°) Intentions de la SNCF, 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 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'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 continueront à payer leur personnel détaché aux travaux et que la SNCF en remboursera une partie sur le taux du manœuvre-voie de la résidence; la différence serait comblée par l'Organisme, état ou autre, qui financerait 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 facheuse posture juridique pour obtenir le remboursement de ses débours.

M. le Préfet intervient dans la discussion; il reconnaît que le principe assez délicat

NORD TRA	
Service Com	
11 MAI 1944	
Rep	9
N° 6157	54

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'ONR 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 inexpérimentée".

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'œuvre 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'entièvre 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 confirmara d'ailleurs cette position dans une lettre qu'il adressera sur leur demande à MM. ADINE et HITZEL, comme suite à cette réunion.

11 MAI 1934

9

6157 54

24. Ouvriers isolés réguliers

Il n'est pas possible, pour peu de compliquer ~~également~~^{au SNCF} la tâche des seules caisses, de régler séparément ces ouvriers.

Votex

Il semble que dans ce cas la caisse devrait être
prise comme intermédiaire, à charge ~~de faire~~^{d'échange} de repartir
entre les ouvriers le montant qui leur serait versé directement
par la SNCF et d'acquitter les charges sociales (An. S. confis.)
~~payées~~.

Cette forme comprendrait :

le salaire, calculé ~~sur la base~~ au taux de manœuvre-trie
une majoration pour assurances sociales, ~~correspondant~~, et une

en ce qui concerne les accidents de travail. Les ouvriers il
devraient être payés différemment de ce qu'ils touchent ces ouvriers
comme le personnel SNCF. ; toute autre solution
serait extrêmement compliquée et difficilement réalisable.

1220 E

Derepas
MT Verbier réservoir $40 \frac{m^3}{h}$
accord de principe

S.N.C.F.

SV

19 AVR 1944

Service Central des
INSTALLATIONS FIXES

Réparation des des-
tructions

Vtv. 9/X/y/11

France
— D'œuvre —
Reprise en état des
installations et aménagement
(Dennis Jeulin)

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

11 MAI 1944

9

6157

56 h

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'œuvre 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'œuvre 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).

20 AVR 1944 Vous me tiendrez au courant de vos réalisations et de vos observations.

M. Demany

M. Ledoux

~~M. Demany~~
~~M. Ledoux~~

Copie vers M. C.A.

Nous remercions pour la confirmation
le travail à 2 postes est très indigne lorsqu'il

13-11-1944

CHASSER

Service Central des
Installations Fixes

Réparation de destructions

Vtv TX 29
389

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

S.A. M. Annexes

24 AVR 1944

N° 6157 57

21 AVR. 1944

Bruxelles
Druon
Reviens au travail de
réhabilitation et reconstruction
(bonnes intentions)

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'établissement de consignes analogues en ce qui concerne votre Service.

LE DIRECTEUR

21 AVR 1944

M. Demaure

M. Leclercq

CEASER

un RPK
Chasse

MR

BOMBARDEMENT AERIEN DES GARES DE

VILLENEUVE-ST-GEORGES-TRIAGE

ANNEXE

CONSIGNE GÉNÉRALE

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
- 6 JUL 1944	
Report G	Pièce
N 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 œuvre, 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. DINARD	SIGSNH	
	MONNIER	SCSN	Consigne n° 2
	TAILLAND	CDTP	" n° 2
	HANUEL	CDT	" n° 2
	BOURBOUZE	PI	" n° 3
	CHATELLIER Lucien	CCT	" n° 1
	PAVEYRANNE		
	Gabriel	COTP	Consigne n° 1
	ROUX André	COTP	" I
	RENAUD Gabriel	SUPV	" I

.....

MM.PLUCHOT Eugène	CCT	Consigne	n°	2
FEMINIER Odilon	CCTP	"	n°	I
VIAL Claude	CCT	"	n°	I
COUTANT Georges	CCT	"	n°	I
ANSBERQUE Marcel	CCT	"	n°	I
VERAIN Emile	SCCT	"	n°	I
JOYEUX Georges	CCT	"	n°	I
PICHOT Auguste	CCT	"	n°	I
St-JEAN-LOUIS	COTP	"	n°	I
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°	I
NOTTIN Louis	SUTX	"	N°	3
PELISSIER Léon	SCEQ	"	n°	3
MAGNE Nicolas	CTP	"	n°	I
THOMAS Fernand	CT	"	n°	I
CHARRIER Pierre,	KP SES	"	n°	I
LAUNAY Léon	K SES	"	n°	I
CLERC Joseph	KAD	"	n°	I
MAMESSIER René	AISU	"	n°	I
MULLER Georges	AISU	"	n°	I
PETIT Emile	SUP	"	n°	I
LAFOND Lucien	KAD	"	n°	I
TACNET Henry	ATT	"	n°	I
LENOBLE Léonard	SU	"	n°	I
BRIQUET Eugène	OI	"	n°	I
VIEUX Henri	O2	"	n°	I
MONTAGNE Arthur	AIO	"	n°	I

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".

.....

PERMANENCE.

M. 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 l'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 des destructions constatées :

a) coupures de voie (points isolés et zones semblant entièrement bouleversées).

b) démolition de bâtiments (partielles ou totales).

c) autres destructions constatées (pylônes, lignes électriques, conduites d'eau, etc...)

d) dégâts aux installations de signalisation, téléphonie et éclairage (reconnaisances 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 :

I° - VOIE et BATIMENTS.

Zone 1 : aller : Voies IR-2R (P.K. 9.500-I2.600 { CCT CHATELLIER
retour : Voies IL-2L } CT

Zone 2 : aller : Voies IR-2R (Km. I2.600-Poste V {
retour : Voies IL-2L } CCT JOYEUX
groupe de voies et communica-
tions entre P.V. et Villeneuve- CT
St-Georges.

Zone 3 : aller : Voie IR (Poste V - Km.I6.650)
retour : Voies 2R-2L (Km. I6.650-Poste V { CCT Saint-Jean
Voies Corbeil
et faisceau P.V.-P.VI } CT

Zone 4 : aller : V.1M-2M (P.K. 9.500-I2.600 {
retour : faisceau de Prairie entre { CCT PAVEYRANNE
réception (Poste T } CT
faisceau { et Poste S
impair } }

Zone 5 : aller : faisceau de remisage de Prairie {
retour : faisceau du Petit Entretien { CCT PICHOT
Bâtiments du M.G. et du Petit } CT
Entretien }

Zone 6 : faisceau pair de Prairie {
Poste O au Poste N { CCT ROUX
faisceau de réception pair } CT
du Poste N au poste I }

Zone 7 : aller : Dépôts -voies, ponts
réservoirs, bâtiments { CCT COUTANT
retour : Raccordements Ceinture
Ouest et Est { CT
Parc Divisionnaire: bâti-
ments, dépôts matériaux }

.....

Zone 8 : aller :	V.IM-2H (P.K. I2.600-P.V.	{ CCT FEMINIER CT
retour :	faisceau pair de réception des trains V.I01-I03-I05-I07	
	Quai de transbordement pair	
Zone 9 : aller :	faisceau de réception des trains de Bercy	{ SUPV RENAUD CT
	faisceau de réception des voies de ceinture : P.P., V.I. et 2	
	de Valenton au P.I.	
retour :	faisceau des omnibus Chantier des Combustibles	{
Zone 10:	Faisceau impair de Villeneuve- Triage.	{ CCT VIAL CT
Zone II :	Faisceau pair de Villeneuve- Triage	{ CCT ANSBERQUIN CT
Zone I2 :	Bâtiments et Voies V.V.O. -d°- V.V.I.	{ SUT BOUILLOT CT
Zone I3 :	Centre d'Oeuvres	{ SCCT VERAIN CT

2^e - INSTALLATIONS HYDRAULIQUES

Zone H : stations de pompage réservoirs V.V.L.	{ CT MAGNE CT THOMAS
conduite d'aspiration	
conduite de distribution Dépôt	
réservoir dépôt	

3^e - 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-I2.600	(SUP PETIT
---	------------

Zone S.3. - aller : V.IR-2R (P.K. I2.600 à	{
retour: V.II-2L (Villeneuve-	{ AISU MAITESSIER
	{ St-G.

Zone S.4 - de Villeneuve-Saint- Georges au Poste VI.	{ signalisation aiguilles (téléphonie
	{ KAD LAFOND

Zone S.5. - aller : V.II-2L (P.K. 9.500- (I2.600 { AISU MULLER
retour : V.IM-2M)

Zone S.6 - V.IM-2M-P.K. I2.600 à Ville- neuve-Saint-Georges { ATT TACNET

Zone S.7. - Poste I et Dépôt -KAD CLERC

Zone S.8^a - Eclairage du Centre d'Oeuvres (SU LENOBLE
Eclairage du B.V. de Triage)

Zone S.9m - Postes mécaniques (Poste I OI BRIQUET
Aiguilles enclen- (Poste 2)
chées

Zone S.10m- Postes mécaniques (Poste 3 O2 VIEU
Aiguilles enclen- (Postes 4 et 5)
chées

Zone S.11m- Postes par fils P.K. 9.510- (AIO MONTAGNE
I0.350)

Zone S.12 - Poste de transformation de Vil- (K LAUNAY
lenuve-Saint-Georges)
Alimentation générale
Groupe de secours)

Les agents de l'échelon de reconnaissance qui n'ont pas d'affectation resteront à disposition des agents dirigeants présents au lieu de la permanence.

CHAPITRE III.-

PREMIER ECHELON d'EXECUTION

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.

--SUPV GANDOTS.

-Agents et auxiliaires des 6,6a,6b,7,7a,7b,7c;7d, 8, 1 V.M.T.
cantons de la voie.

-Agents des ouvriers des districts I24 B, I25T, et I27 T.

-Agents des 6,7,52,62 et 8I 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^e 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. BOUSSON, PI }- BEAUQUIS, PI }
- PICAUD, PI }
- DUDRAGNE, PI }
- PARSON, PI }
- DEVIN (Ffons PI)
- LEAU, Em }
- MARECHAL, Em }
- GILLES, Gérant du P.D.I

Alerte du personnel du Ier échelon.

Le personnel du Ier échelon d'exécution sera alerté à la diligence du Chef d'arrondissement ou d'un de ses Adjoints, 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^e 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 rassembleront à la permanence (Route Nationale n° 5) -Carrefour de la Passerelle - Régulateur) et s'y grouperont 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 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 Ier 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 nominative 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 brigades, 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'impossibilité 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.

Outilage 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 renfort et constituer le 2ème échelon d'exécution :

- 30 agents de S.I3 avec MM. TERRAIL, BODEREAU, GARNIER, MAGRE 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. SEMENCE et BONIN.

-25 hommes de S.I8 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.I5

-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, BASTÉ,
CARRE, RAULT, RATTON, GRAILLOT, JARDIN & BILLARD, Société des
Routes Economiques, DILLY, LENOBLE, FAUREAU, HORY, LABUSSIERE.

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, Outilage 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 relié 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'œuvre 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 égouts, 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 S.M.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 équipées 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. HONNIER,	SCSN	MM. BONIN	CDT
MANUEL,	CDT	CHAPUT	CDT
TAILLAND	CDTP	DESLETTRES	CDT
MATHIEU	CDTP	ORBAN	CDT
MONNIE	CDTP	BEAUQUIS	PI
DUBAN	CDTP	BOUSSON	PI
GARNIER	CDT	PICAU	PI
BODEREAU	CDT	DUDRIGNE	PI
VERJUS	CDT	MAIGRE	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	PARYRE
DUFORT	GIRARD

MM. TERRAIL, JULIEN, SEMENCE sont chargés de la surveillance de groupe d'équipes désignées par le P.C. Chantier.

b) Matériaux et outillage.

MM. 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 NOTTIN, 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.

À 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 qu'il 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.

Informes 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 exploitées,
- dates et heures d'intervention pour l'enlèvement des bombes non explosées;
- dates et heures de reddition des voies, faisceaux ou installations diverses.
- moments 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'attachement récapitulative est tenue :

1^{er}- par Section V.B.

2^{er}- 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, téléphonie, (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 prochain 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.

ANNEXE I ANNEXE

1-8 JUL 1944

Rep Gr

Pléc

N° 6187

57

A dresses de tous les agents de l'âchelon de reconnaissance :

M.M. DINARD,	SIGSNH	2, Rue Corbineau, 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 Permentier, au Val Pompadour par Valenton
PLUCHOT,	CCT	5, rue Franklin, Villeneuve-St-Georges
FEMINIER,	CCTP	4, Place Hector Berlioz Villeneuve-St-Georges
VIAL,	CCT	244, Rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
COUVANT	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, Croenay.
LOUIS,	CT	47, avenue de Choisy, Villeneuve-Triage.
HERBELOT,	CT	Rue Eugène Sue, Villeneuve-St-Georges
DEGUILHEM,	CT	10, rue Guynemer, 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	214, 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
GFRARD,	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,	SCEQ	10, rue du Presbytère, Villeneuve-Triage
MIGNÉ,	CT	18, rue J. J. Rousseau, Villeneuve-St-Georges
VITALE,	CT aux.	3, rue Aumâtre. Paris (3 ^e)

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,	O1	244, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges
VIEU,	O2	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 - TRAVERS	
Service Central	
1 - 6 JUL 1944	
Hop. (1)	Piles
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 Cercy 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°)	
BOUSSON, PI	67, Boulevard de Reuilly, PARIS (12°)	

M.M. DRUMEZ, 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)

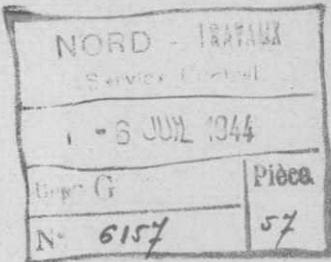
SAIGNAT, 68, rue Molière à Ivry (Tél. Ita. 23.01).

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 RECONNNAISSANCE

CONSIGNE INDIVIDUELLE n° I



des Agents chargés des missions de Reconnaissance

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.E. BOURROUZE, PELLISSIER 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 de 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 de RECONNAISSANCE

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
1 - 6 JUL 1944	
Rép. G	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)

BOMBARDEMENT AERIEN DES GARES DE VILLENEUVE-ST-GEORGES & TRIAGE

ANNEXE

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 JUL 1944	
Rep. 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 tres 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.

BOMBARDEMENT AERIEN DES GARES DE VILLENEUVE-ST-GEORGES & TRIAGE

ANNEXE

P R E M I E R E C H E L O N d' E X E C U T I O N

CONSIGNE n°4

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.

NORD - TRIAGE	
Service Central	
+ - 6 JUL 1944	
Rép. G	Pièce
N° 6.157	57

BOMBARDEMENT AERIEN des GARES de VILLENEUVE St-Gges et TRIAGE

ANNEXE

Ier E C H E L O N d'E X E C U T I O N

C O N S I G N E n° 5

Alerte du Personnel de S.II
et des agents habitant Paris.

NORD - 1944	
Service	
1 - 6 JUIL 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 exprès :

-35 agents de S.II désignés à l'avance.

MM. PARSON	PI	4, rue Hector-Malot - Paris (12 ^e)
BOUSSON	PI	67, Bd. de Reuilly à PARIS
PICAU	PI	31, Bd. de Charonne - Paris (II ^e)
DU RAGNE	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 Gatbois - 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.I2I.

-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. BOUSSON ou à défaut par M. PARSON, à l'initiative du Chef d'Arrondissement ou de ses Adjoints de M. DINARD.

ANNEXE

BOMBARDEMENT 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 - 1944	
Service de l'Armement	
1 - 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 alerter 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. MONATE ou son représentant à Paris;

-s'enquiert de l'heure de passage du train de service qui sera nécessairement 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° 7

AGENTS DES EQUIPES DE SECOURS

NORD - ILLAIS	
Service Central	
16 JUIL 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^e- Equipe fixe de Villeneuve-Prairie.

Chef d'équipe : M. SIGONNEY, CDTP, 8 bis, venue de Choisy
Villeneuve-Triage.

Chef d'équipe Adjoint : M. EFTHER, SUTX, 2, rue Franklin,
Villeneuve-St-Georges

1^e remplaçant : M. ROY, SWTX, 38, rue Guynemer, la Glacière
Montgeron.

2^e remplaçant : M. GABORIT, AIO, 244 rue de Paris
Villeneuve-St-Georges.

2^e- 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^e remplaçant : M. JANNIN, CCT, 3, rue Massenet
Villeneuve-St-Georges.

2^e remplaçant : M. FILOT, SCCT, P à N 7 bis, Villeneuve-
Triage.

3^e- 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^e remplaçant : M. PERAULT, OI, 23, rue Bernard-Palissy
Villeneuve-St-Georges

2^e remplaçant : M. TREMBLEAU, MVSP, 6, rue Denis Papin
Villeneuve-St-Georges.

BOMBARDEMENT AERIEN DES GARES DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES et TRIAGE

ANNEXE

CONSIGNE N° 8

RAVITAILLEMENT et HEBERGEMENT du PERSONNEL

NORD - TRAVAUX	
Service Central	
1 - 6 JUIL 1944	
Rép. G	Pièce
N° 6.157	57

RAVITAILLEMENT.-

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'abattoirs de Croissy.

Service du Ravitaillement.-

Ce service sera constitué comme suit :

M. MINARD, SISBA, - dès qu'il sera libéré de ses obligations lui incomberont à l'équipe fixe de secours qu'il dirige.

DEVIN, auxiliaire

MARCHAND, PI

EYL, EMP

CLOIX, EM

JULIEN, CCT

COL'S, SCCT

JANIN, SCCT (dès que ces agents seront dégagés de leur mission)

BOUILLOT, SUPV (de reconnaissance ou d'équipe de secours

ROY SUPV (

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 Cuisines Centrales;

-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'approvisionnements 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-Triage qui ne seront pas détruites; elles fonctionneront normalement en utilisant les denrées débloquées comme il est indiqué ci-dessus et emmenées à pied d'œuvre au moyen de camions S.N.C.F.

1^e- Cuisine du Centre d'Ouvres : possibilité de préparer 2.000 repas (pour 1600 préparés en temps normal).

2^e- 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 25.68), - en échange des bons de déblocage de viande, pommes de terre et matières grasses que nous fourniront le service du Ravitaillement; la cuisine centrale peut assurer la fournitute 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 LFFORT - annexe V.B.-

Les camions et camionnettes à utiliser seront ceux de la S.N.C.F. et de l'Entreprise SAIGNAT.

Petite 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 Service 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. KACHIN, 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.

H E B E R G E M E N T . -

Les agents et ouvriers domiciliés au-delà de Montereau et Malcherbes 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 Kurzal - 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 gérer à proximité de Villeneuve-St-Georges:

I à Maisons-Alfort Pompadour.

I ou 2 au faiseau de renisage de Villeneuve-St-Georges sur V.M.C.

Le service du Ravitaillement Général fera fournir la paille nécessaire à ces divers cantonnements.

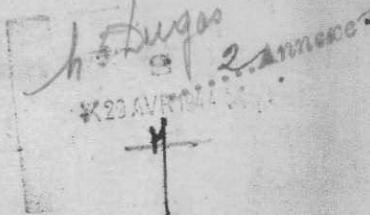
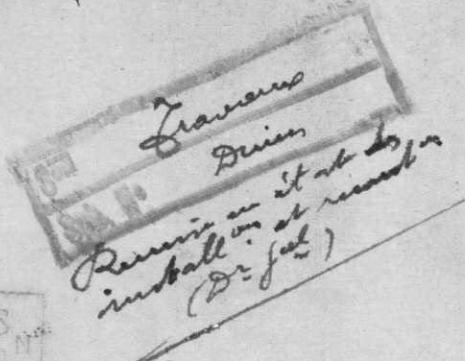
Une réserve de 1.000 Zgs est entreposée dès maintenant dans un local du service V.B. en gare de Maisons-Alfort.

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.

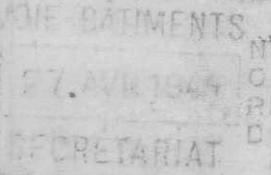
25 AVR. 1944

S 2



NORD TRAVAUX	
28 AVR 1944	
Rep G	Pièce

Monsieur LAPOUACHE,
Ingénieur Principal
Représentant de la S.N.C.F. auprès
de l'E.B.D. LILLE



M Vigier
28^{me}
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. 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 immédiate 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 réalis

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division des Etudes EX.,

M. l'Ingénieur en Chef

Ajouté cette fois, le C.S.V. [signature]

Signé : PIERSON

Décalque pour M. Hartley — ~~fin~~ ~~un copie~~ P. 1/5
Minute ANNEXE 11 MAI 1944

Copie aux Chfs d'assaut 1B
~~(1 à 5) 17 58~~

Réunir en état provisoire de porté d'entraînement en cas de débarquement

2. Remplir la liste de dans le lettre du 25 Avril 1944 dont vous trouverez ci-dessous copie ^{l'original} que

~~P~~ Il convient que vous renouvellez l'établissement par périodes de la liste de porté au Dernier établissement fait le note du 28. Avril 1944, et que quand il faudra qu'il puisse faire l'E.B.D. soit

~~ce n'est qu'en dans le cas où un porté est établi et délivré que la division de l'Entretien peut exercer utilement son rôle de préparation provisoire.~~ Dans le autres cas, il va appartenir de vous rapprocher de vos collègues Ex (et H.T. si il s'agit d'un dépôt) pour établir le programme de réunion en état. - Bien entendu, je vous renseignerez sur la mesure envisagée.

De plus, ce qui concerne la zone de l'E.B.D. elle, il convient que vous renseigniez M. Bigland par copie de la liste dont je vous ai demandé l'établissement par note du 28 Avril 1944, afin qu'il puisse faire l'E.B.D. elle au moment

Le Chef de la Division de l'Entretien

H. 8.5

REMY

COPIE

PARIS, le 25 AVRIL 1944

S 2

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. sur 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.

ANNEXE 16 MAI 1944
 L'Ingénieur en Chef,
 Chef de la Division des Etudes EX.

signé : PIERSON

G
6137 58

VB.N. ds

DECALQUE à M. MARTIN

Suffisante
Minute

Remise en état provisoire de postes d'enclenchements en cas de destruction.

1/1-9/5/1944
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'il s'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'Estros

Dénan

... I ...

S.N.C.F.

Service central des
Installations Fixes

Vto. TX32

Le Demande

une faute de la faute
dans le contactde chester
do N.
P. n. p. t.)

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

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~~^{DELATTRE} à LILLE-
~~DELLAY~~^{DELATTRE}, à ARRAS - GAZET, à AMIENS et BEAUX, à BEAUVAIS.
FONTANA

Vous avez dû d'ailleurs, pour ce qui concerne le Nord, entrer déjà en relation avec M. ~~DELLAY~~^{DELATTRE}, comme je vous l'ai fait demander vendredi par M. DEMAUX.

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

M. DELLAY

Copie à Mme. Guilla
Fille
Henry
de Ville
Adine
Note

VB.N. ve
M. DELLAY
au sein de la Direction des Travaux publics
des villes et villages et mis en pied, de suite, un programme
de mobilisation de la main-d'œuvre qui soit nécessaire
pour la réparation des éventuels gros travaux nécessaires
à la sécurité ou la hale qui sera envoyée il y a
quelques jours.

La première réunion de ces Soviets
est à l'étude.

Me faire un rendement sur résultats
nos démarquées.

Copie à M. DELLAY (2)

27/4/44.

M. DELLAY

ANNEXE

25 Avril 1944

S.E.C.P.Service Central des
Installations FixesVte. III. 32

Monsieur GUILLERME,
Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments,
RÉGION DU NORD

NORD

Service

11 MAI 1944

Ref 9

N° 6157

58 bis

Ainsi que je l'ai fait connaître téléphoniquement le 21 avril à M. DEBAUX, R. 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.P.

Au cours d'une conférence qui a réuni, sous la présidence de M. DEBAUX, les représentants de ce Service, du Commissariat à la Reconstruction et de la S.E.C.P., les bases de l'aide qui pourrait être apportée à la S.E.C.P. ont été fixées.

La Direction des équipes de secours technique (M. MENTAGNON, Directeur, 56 rue de la Pépinière - Laborde 32-20) mettrait à la disposition de la S.E.C.P., 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 trouveront 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 infinitémalement 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'œuvre, à mettre à leur disposition à la première demande.

Il a été décidé qu'en conséquence 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, dans lesquels il y a lieu de se rapprocher, sont respectivement M. DELATTRE à LILLE, FONDRAIS à ARRAS, GALET à AMIENS et BEDAUX 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 me faire connaître, au fur et à mesure, les difficultés que vous aurez pu rencontrer ou les mesures 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 intéressants.

Le Directeur,

" PERNINNE "

Paris, le 27 AVRIL 1944

VB. N/ vo.

Copie à M. GODEFROY,

FILLE,
HARDY,
de VILLEME,
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 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.

Maintenir au courant du résultat de vos démarches.

" LECLERCQ "

Copie pour M. LECLERCQ

Classer

29/4 ad

Re. M. C. P.

Recue de l'écrit

25 Avril 1944

Service Central des
Installations Fixes

V.V. M.M.

Honoré GUILLONNEAU,
Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments,
MINISTÈRE DU RÉGIMENT

à l'origine

Ainsi que je l'ai fait connaître téléphoniquement le 21 avril à M. DEBAUX, R. 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. DEBAUX, les représentants de ce service, du Commissariat à la Reconstruction et de la S.E.C.F., les bases de l'aide qui pourraient être apportées à la S.E.C.F. ont été fixées.

La Direction des équipes de secours techniques (M. GUILLONNEAU, Directeur, 16 rue de la Pépinière - Laborde 34-35) 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 unités 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. intèresserait 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'œuvre en question serait homogène et surtout encadrée. Il serait donc infinitémalement 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 nécessitaires, 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 commençant 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, dansquels il y a lieu de se rapprocher, sont respectivement M. DELATTRE à LILLE, POMMIER à ARRAS, GAST à AMIENS et DEBAUX à BEAUVILLE.

Vous avez été 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 me faire connaître, au fur et à mesure, les difficultés que vous aurez pu rencontrer ou les mesures au point qui vous paraissent nécessaires. Je voudrais, en effet, pouvoir insister auprès de M. MONTAGEN pour qu'il étende le plus tôt possible les dispositions de la loi aux autres départements intéressants.

Le Directeur,

" RICHARD "

Minute

Paris, le

27 AVRIL 1944

Bruel

M. R. / vo.

Copie à M. GODEFROY,
FILLE,
HABRY,
de VILLENEUVE,
ADINE,

en les priant de se rapprocher d'abord des Ingénieurs en Chef désignés ci-dessous 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 première 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

n Ras
Classe
27/4/44

CLASSER

Vtv 12 ex.

R.B.
20.4.1944

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 œuvre 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. PAHIS.

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.N.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	
N° 6157 59	

SERVICE CENTRAL
DES
INSTALLATIONS FIXES

France
Réuni au état des
installations de
Reunis à
(Bonifaciu)

1. Annexe

Copie pour Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région NST, NORD

(avec copie de la lettre du 5 avril 1944 de la H.V.D. Bruxelles)
à titre d'information

M. le DIRECTEUR
L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division Centrale de l'Entretien

26 AVR 1944

27 AVR 1944
le dernier anty

28.4
M. Lelang
M. Faillot

en tête

M. Ray

115 ab

CLASSEUR

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 sériennes.

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 sériennes, 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 León, 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 demandé 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 Travaux et des Études

27 AVR 1914

27 AVR 1914

M. Demarteau A.H.Y.

X
M. Lelung 28-4
M. Mailly 31-5

Veg 52000. 19
35

Demande
Dureau
Druies
Rueix en Itat Dr
installé à Druies et accueilli par
M. Druies Jeuval

NOM TRAVAIL

28 AVR 1914

Ref 9
6157 60

27 AVR 1914

Monsieur MORANE

Directeur Général des Chemins de Fer
au Ministère de la Production
Industrielles et des Communications

Clama

1/5 ac

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 (triaje 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-Noye.....	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.

CHAMBERA

Signd : POGGIEZ

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 manœuvres d'entre-
prises de voies ferrées.
Copie à M. LECLERCQ (2).

VB.N.Vo

Rémunération des travailleurs
requis par les A.O pour la
remise en état des installa-
tions endommagées par bombar-
dements

Minute

Paris, le 26 AVR 1944

*J. Brunaut*NORD TRAVAUX
Services C

11 MAI 1944

Ref 9

N° 6157

ENCL

60

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

Brunaut
Duvis
Revoir au état des installations
et réparation
Douze jours

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 manœuvre 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 appliquée ces instructions.

Les requis mis à notre disposition à Longuesu 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 manœuvre, 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 proposions 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 Fetzer 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^e- Groupe d'ouvriers dépendant d'une même usine, d'une même entreprise et requis en bloc;

97A2

2^e- travailleurs isolés, uniquement rassemblés pour les travaux de remise en état et pour lesquels la S.N.C.F ne peut rechercher un patron.

(S) 00-0001

Il conviendrait, au cours de l'examen de cette question, de tenir compte des considérations suivantes :

1^e) 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-dessus le taux de la prime payée par l'employeur à la Société à laquelle il est assuré.

2^e) 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.

AB

WMA

SG

2

Le Président de la Chambre de Commerce d'Amiens
a estimé à ce sujet que la majoration ~~d'appelance~~ ^{de 30 % que}
des salaires établie l'accord de 1939 nous proposant d'appliquer une
~~est tout acceptable.~~

D'une façon générale il semble équitable de tenir
compte ~~des charges et taxes~~ ^{sociales, taxes} réellement acquittées par
l'employeur -

~~a complété~~
Quant aux ouvriers isolés dans le numéro 1 de
la majoration qui ont été répartis par les autorités
d'occupation il faudrait nous montrer
quels règles de déduction de remboursement de
la part de ces organismes.

En ce qui concerne le territoire de l'EBO Lille, le
Dr. ~~docteur~~ Fetzer 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 ~~où il est~~.
l'entreprise.

- Je vous serai 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~~ :
1° ~~le rejoindre~~, s'applique à un groupe d'ouvriers
dépendant d'une même usine, d'une même entreprise
et ~~requis~~ ^{requis} déclaré en bloc ;
2°/ ~~le rejoindre~~, travailleur isolé, uniquement rassemblés
pour les travaux de révision en état et pour lesquels
la SNCF ne peut rechercher un patron &.

13

Il conviendrait, au cours de l'examen de cette question, de tenir compte des considérations suivantes :

107. Personnel se 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 SNCF se bornant à rembourser à ce dernier, en totalité ou en partie, la somme qu'il a engagée (salaires + charges et taxes correspondantes).

Dans le cas où le remboursement serait partiel, il y aurait lieu de définir précisément si la différence entre la somme payée par l'employeur et la somme qu'il recevrait de la SNCF serait à la charge de l'employeur ou d'un organisme à désigner.

En ce qui concerne les charges sociales, la question des assurances accident du travail demande un examen particulier : la solution la plus simple consistant à comprendre dans la majoration visée ci-dessous le taux de la prime payée par l'employeur à la société à laquelle il est assuré.

108. Requis isolés

Il y aurait intérêt à régler au sujet des indemnités de chômage de l'assurance d'organisme qui les a versées à la SNCF une fois le travail de l'usine à épuisé, que l'usine soit remplacée par une autre ou non, et au sujet des indemnités de chômage versées par la SNCF.

affiches
rapport
fausses

D'autre part, par application de la loi n° 657 du 9 décembre 1963 relative à la constitution d'un Service de secours technique (Journal officiel du 3 février 1964) ~~à des équipes~~ mais ~~elles faire~~ auront à faire appel ~~à des équipes~~, pour les travaux de révision et état sanitaire des installations, à des équipes permanentes composées de contremaîtres et d'ouvriers spécialisés.

Il conviendrait ~~et~~ de vous donner également des instructions pour le règlement de ce personnel.

as WHD

Copie à l'Assemblée des C.A (1 à 5)
en leur faisant ~~les demandes~~, en attendant
 les instructions demandées, de tenir
 brièvement attachement au
 temps passé par le requérant sur les
 chantiers et de délivrer des avouettes calculées sur le fond des travaux
 : d'entreprises de voies ferrées.

Copie à M. Leclercq (2)

582

Au Directeur du Service Central des P.F. 1944

G

VB N. 62

Objet

Réimmatricat des travailleurs requis par les A.O. pour la révision en état des installations endommagées par bombardements.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport sur la réunion qui s'est tenue le 17 avril à l'OFK 670, à Lille, au cours de laquelle s'est posé la question du règlement des travailleurs requis par les A.O. pour la révision 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 devaient être payés au taux du manœuvre d'entreprise ^{du voisinage}, le règlement étant à la charge de la SNCF.

Sur le territoire de l'EBD Paris. Nord. nous avons jusqu'ici appliquée ces instructions (~~Lille~~ ^{(Lille) ou Longueau et le}). Les requis mis à notre disposition étaient ~~soit~~ ^{soit} des ~~par un~~ ^{soit} des ouvriers d'~~entreprises~~ ^{voisines} ~~que~~ ^{des} ouvriers isolés. ~~soit aux~~ ^{Les} règles, par l'instruction de leur employeur, ont été réglés par l'intermédiaire ~~de leurs~~ ^{habituel}, de leurs employeurs, auxquels nous avons établi des commandes comprenant les salaires, calculés au taux de manœuvre ~~et~~ ^{et} affectés d'une majoration ~~et~~ pour charges sociales et générales, taux bénéfice.

ANNEXE

G.P

Paris, le 26 AVR 1944

11 MAI 1944

Ref 9
P 6157 68
(60^e)VE. 1.70

copie originale

Rémunération des travailleurs requis par les A.O pour la révision en état des installations endommagées par bombardement

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments

A Monsieur le Directeur du Service Central des Installations Fixes

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport remis à 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 révision en état des installations endommagées par bombardement.

Cette question n'a fait jusqu'ici l'objet que d'instructions verbales d'après lesquelles les requis doivent être payés au taux du manœuvre d'entreprise de voies ferrées, le règlement étant à la charge de la S.N.C.F.

Sur le territoire de l'E.D.D Paris-Sud, nous avons jusqu'ici appliqué ces instructions.

Les requis mis à notre disposition à Longues étaient soit des ouvriers d'usines, soit des ouvriers isolés.

Les ouvriers d'usines ont été réglés par l'intermédiaire de leurs employeurs habituels auxquels nous avons établi des conventions comprenant les salaires, calculés au taux du manœuvre, 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 proposions d'appliquer était acceptable.

D'une façon générale, il semble équitable de tenir compte des charges sociales et des taxes réellement encaissées par l'employeur.

Cependant, 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.D.D Lille, le M^r Peltier a critiqué cette solution. Il estime (voir annexe) 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^e- travailleur isolé, uniquement rassemblés pour les travaux de révision 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^e) Risque dépendant d'une usine 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 devient un casse particulier : la solution la plus simple consiste à consigner dans la majoration visée ci-dessus le taux de la prime payée par l'employeur à la Société à laquelle il est assuré.

2^e) Risque isolé :

Il y aurait intérêt à régler ces risques 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 verser aux Assurances Sociales et au final des retenues à faire sur les salaires de ces ouvriers.

D'autre part, par application de la loi n°97 du 5 décembre 1943 relative à la constitution d'un service de secours technique (Journal officiel du 3 février 1944), nous avons à faire appel, pour les travaux de révision en état normale 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.

Signé, GUILLAUME

POUR COPIE CONFIRMÉE
S/N 26 AVRIL 1944 NORD
DU SECRÉTARIAT V.B.

ANNEXE

MEMENTO SOMMAIRE de la RÉUNION du 17 AVRIL 1944
tenue à l'O.F.K 670 de 9^h30 à 11^h30

N° 6157 Gob. 9
11 MAI 1944

Assistaient à la réunion : MM. les Docteurs FETZER, OKVR et FRENZ (Economie allemande le Préfet Régional CARIES. ADINE, HITZEL et BEGUIN. et Transports).

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 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'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 (utiles 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 devraient 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 comblée par l'Organisme, état ou autre, qui financerait 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 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 S.N.C.F.

4^e- Accidents de travail.

Le Dr FETZER tient la réunion au cours 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'enlever" 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^e- 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. Ille doit, par conséquent, faire son effort. Le Dr FETZER poursuit à peu près telle quellement : "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'entièvre 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 confirmara d'ailleurs cette position dans une lettre qu'il adressera sur leur demande à MM.ADINE et HITZEL, comme suite à cette réunion.

MÉMORANDUM SOMMAIRE de la RÉUNION du 17 AVRIL 1944
tenue à l'O.P.K 670 de 9^h30 à 11^h30

Assistaient à la réunion : M. les Docteurs FETZER, OKVR et FRENZ (Economie allemande), le Préfet Régional CARLES. et Transports). ADINE, HITZEL et BECUNE.

Objet de la réunion :

- 1^e) Intentions de la S.N.C.F visant le chantier de Délivrance.
- 2^e) Main-d'œuvre nécessaire.
- 3^e) Règlement des salaires.
- 4^e) Accidents de travail.
- 5^e) Conclusions.

1^e- 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'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 nécessaires. 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'E.B.D Bruxelles.

2^e- Main-d'œuvre.

M. le Conseiller FETZER expose les intentions de l'O.P.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.P.K est pour le moment prématuré, ne serait-ce qu'en raison de considérations techniques.

3^e- 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 S.N.C.F en remboursera une partie sur le taux du manœuvre-vois de la résidence; la différence serait comblée par l'Organisme, état ou autre, qui financerait 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 dans une 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 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 S.N.C.F.

4^e- Accidents de travail.

Le Dr FETZER tient la réunion au cours 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'enlever" 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^e- Conclusions.

Le Dr FETZER, abordant 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 peuvent 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'entièbre responsabilité de l'opération".

En conclusion, c'est ce que le Dr FETZER demande à M.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 M.ADINE et HITZEL, cette suite à cette réunion.

**RECORD SOMMAIRE de la RÉUNION du 17 AVRIL 1944
tenue à l'O.P.K 670 de 9^h30 à 11^h30**

Assistaient à la réunion : M. les Docteurs FETZER, CKVR et FRINZ (Economie allemande
le Préfet Régional CARLES. et transports).
ADINE, HITZEL et BEGUIN.

Objet de la réunion :

- 1^e) Intentions de la S.N.C.F visant le chantier de Délivrance.
- 2^e) Main-d'œuvre nécessaire.
- 3^e) Règlement des salaires.
- 4^e) Accidents de travail.
- 5^e) Consolations.

1^e- 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'en cours des différents échanges de vues qui se sont déjà tenus avec l'E.R.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 garçons nécessaires. 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 posante entre la S.N.C.F et l'E.R.D Bruxelles.

2^e- Main-d'œuvre.

M. le Conseiller FETZER expose les intentions de l'O.P.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.R.D à l'O.P.K est pour le moment prématuré, ne serait-ce qu'en raison de considérations techniques.

3^e- 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 S.N.C.F en remboursera une partie sur le taux du manœuvre-voie de la résidence; la différence serait combler par l'Organisme, étant en outre, qui financerait 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 dans une position juridique pour obtenir le remboursement de ses dépens.

M. le Préfet intervient dans la discussion; il reconnaît que le principe annoncé 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.BICHET, tantôt que MM.NETZEL et ADINE en saisissent leur service régional. Ainsi d'abordé cette question de salaires, M.le Préfet et le Dr PEYRER 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^e- Accidents de travail.

Le Dr PEYRER tient la réunion au cours 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.P.E à demander à la S.N.C.F "d'engager" 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 employeur; quand elle confie des travaux à une entreprise, une clause laisse toujours poser la responsabilité, en cas d'accident, 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^e- Conclusions.

Le Dr PEYRER, abordant le cas particulier de Lille-Délivrance, porte le problème sur un terrain plus général. Lorsqu'il y a desserte communale aux chemins de fer, l'industrie y est directement intéressée. Il a avantage à ce que la circulation soit rétablie dans le plus court délai. Ille doit, par conséquent, faire son effort. Le Dr PEYRER 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'entièvre responsabilité de l'opération".

En conclusion, c'est ce que le Dr PEYRER demande à M.ADINE et NETZEL 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 PEYRER, de son côté, en entretiendra mercredi M.MORONI.

Le Conseiller Dr PEYRER confirmera d'ailleurs cette position dans une lettre qu'il adressera sur leur demande à M.ADINE et NETZEL, comme suite à cette réunion.

MENTO SOMMAIRE de la RÉUNION du 17 AVRIL 1944
tenue à l'O.P.K 670 de 9^h30 à 11^h30

Assistaient à la réunion : MM. les Docteurs FETZER, CKVR et FRINZ (Economie allemande), le Préfet Régional CAHES, M. ADINE, HITZEL et BECURE.

Objet de la réunion :

- 1^e) Intentions de la S.N.C.F visant le chantier de Délivrance.
- 2^e) Main-d'œuvre nécessaire.
- 3^e) Règlement des salaires.
- 4^e) Accidents de travail.
- 5^e) Conclusion.

1^e- Intentions de la S.N.C.F.

Au début de la réunion, 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'en cours des différentes 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 grues nécessaires. Ainsi le travail de Délivrance pourrait être effectué par des chantiers créés ou enfançés à Den, à Seclin, 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'E.B.D Bruxelles.

2^e- Main-d'œuvre.

M. le Conseiller FETZER expose les intentions de l'O.P.K. disposée à mettre à la disposition de la S.N.C.F du personnel massivement détaché par les 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.P.K est pour le moment préstigieux, ne serait-ce qu'en raison de considérations techniques.

3^e- 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 S.N.C.F en remboursera une partie sur le taux du non-œuvre-voie de la réidence ; la différence serait comblée par l'Organisme, étant en outre, qui financerait 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. BICHELON, 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 tous 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^e- Accidents de travail.

Le Dr FETZER tient la réunion au cours 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.P.K à demander à la S.N.C.F "d'enlever" 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; aussi elle confie des travaux à une entreprise, une clause laisse toujours poser la responsabilité, en cas d'accidents, sur l'entrepreneur. "La question de responsabilités, pourraient 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^e- 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 nous tenons 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'entièbre responsabilité de l'opération".

En conclusion, c'est ce que le Dr FETZER demande à M. 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 M. ADINE et HITZEL, dans suite à cette réunion.

09.2.28 ex.

S.N.C.F.

REGION DU SUD-OUEST

VOIE ET BATIMENTS

Travaux

Division de l'Entretien

Monsieur

Paris, le

26 AVRIL 1944

21 MAI 1954

9

100

6157 61

Réf. 203 C ~~Revenu au lit et de l'entretien des installations et de l'exploitation~~ Avec ma lettre Référence 203 C n° 3265 du 17 courant, je
Rémunération des ouvriers occupés et adressé pour application des directives qu'elle contenait copie
d'entreprises occupées ~~de la région~~ de la lettre Veg 1 60 100- 85/85 en date du 5 avril du Service Central
aux réparations après bombardements des Installations Fixes, relative à la rémunération des ouvriers
bombardements 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^{er} - Main d'œuvre d'une Entreprise occupant un train cantonnement

2^{me} - ~~-d-~~ 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,



Vtv - 15 ex.
DC 13/4/1944
D 3410/9

25/4/44 - sm

Paris, le 6 avril 1944
244, Bd St-Germain (7e)

MINISTÈRE DE LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE ET DES
COMMUNICATIONS.

Direction des Chemins de fer

Service Technique
3^e Bureau

Remise en état des installations
du chemin de fer en zone sud.

A.C. 35 - 7

LE MINISTRE, SECRÉTAIRE 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 la suite des critiques que vous aviez adressées à la S.N.C.F sur les délais jugés excessifs dans lesquels elle procérait 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.

SERVICE CENTRAL
DES
INSTALLATIONS FIXES

16. TX 30/94

Bienfait
Druin
Reprise en état
des installations
de transport (S. J. 1)

Signé : BICHELONNE.

NOFF	V BX
Rec	-
21 MAI 1944	
Huf G	100
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 au Chef,
Chef de la Division de l'Entretien

Dr. Rau

Class

45 ao

DR 11/4/44 ER

Service Central des
Installations Fixes

Service de
Secours Techniques

Vte-TX32

*Demande
D'avis
Pour la remise en état des
installations détruites*

28 AVR. 1944

NO

1 MAI 1944

G

6157

63

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

(Suite à mes instructions verbales du 21/4).

29 AVR. 1944

M. Semain

M. Lelang

J'é 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'Aisne.

fait le 3/5/44

VL.H.R. M. Lelang

Copie à monsieur le C.A. (1 à 5)

Pour exécution -

dabat

Copie à M. Lelang (2)

18

2/5

- 2 MAI 1944

CLASSEZ

-1 MAI 1944

9

6157 64

Service Central
des
Installations Fixes

Réparation de destructions

Vtv. 1Xy/44

Breveté
Divers
Reunis en état ds
installations à remettre
(Dr. fct)

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 nécessaires 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. interviendrait 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.

29 AVR 1944

M. Belmaur

LE DIRECTEUR

M. Leclercq

mon

VB. N.R.C (1a'st)

Copie à la C.A ^{avril} avec

dutout

Copie à Leclercq (2)

R

2/5

as fait le 4/5/44

CASSER

marinier Pétain,

Voir 2 notes identiques venues
du S.C.I.F et de la D.R. qui
peut-être diffèrentent avec C.A
à 24 heures d'intervalle.

" " a. Not

C'est inutile :

Rao

115 ad

clutter &

4 PIÈCES
+ 1 dossier
JOINTES A L'APPUI

de la lettre

à Mr. le Directeur

S.N.C.F.

Service Central
des
Installations Fixes

Réparation des destructions

Aide apportée par les Services
Exploitation et Matériel et
Traction.

Vty. TKy/4m

François
Duc
Réunie à l'italie
réunis au
réunis au (D. jet)

28 AVR. 1944

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région - Toutes -

NOIR TRAVAIL	—
50	—
1 MAI 1944	
REL	9
N° 6157	65

Il est constaté qu'en général le personnel des établissements de l'Exploitation et du Matériel et Traction n'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

Le Semay

M. Luling

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.Y.C
Copie à l'ordre
du jour

YADER

Vous trouverez ci-dessous une liste des services étant à votre disposition
Copie à l'ordre (2)

S.N.C.F.

ANNEXE

26 Avril 1944



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) PORCEZ.

DR/N 512/1

- 1 MAI 1944

Copie pour MM. DEGARDIN - GUILLAUME - PARMANTIER

2 MAI 1944

M. Demange 2

M. Leclercq 9

fait

4/5/44

absent

3 8

VO. N. vc

Copie à monsieur le C.A.
au 12 boulevard

je me permets

de faire intérieur si

les autres services n'appartiennent

pas à ce service.

+ dep. a
collaboration 3/5

concernant

CLASSEER

5182

S.N.C.F.

Service Central des
Installations FixesRemise en état des installations
détruites

Vz-TX29/399

Grenoble
Druis
Réunie en état de
rétablissement et
construction et
pour finir ?

36 - 4

X-3 MAI 1944 A 1

28 AVR. 1944

NOM TRAVAIL		mb.
2 MAI 1944	G	168
6/57	66	

41186

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

29 AVR 1944

M. Dernaux

M. V. qui est
M. Martin
M. Thomasset

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) concerne
aux T.E.

LE DIRECTEUR

M. M. — Hausse à l'heure d'hiver
en lui laissant le soin de
communiquer avec le Directeur de
l'Instruction de l'Artillerie concernant
l'établissement de cette Commande
— Si je vous l'autorise au nom de la Région
— Examinez la question de l'approvisionnement
matériel, stocks, en dehors de l'agence de
Repos parisiens
— Vous transmettez sans délai pour
examen et me faire part une proposition
concernant la mise en place de points isolants
— 10/5/44 Hauk

Prise

à classer

15 MAI 1944

40 S.N.C.F.

四

Service central
du Mouvement.

卷之三

5ème Division
15 Sp 940.0/4

PARIS le 29 Avril 1944

1944
L. S. SUGAR
30 MAY 1944

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.

311

4186

D.R.M.

COPIE à monsieur le Chef du Service

S.N.C.F. - VB - Nord
Service Régional

- 9 MAI 1946

R. 9 | 100
N° 6157 66 b

Transkript

Sch. II. dieser
Reise im Herbst des vor
ab reisen tragen zu können
in diese

M. Perronel
9/5

143

6

Mr. C. Black S/ flame
Mr. V. G. Green. Printed 12/13
10th Avenue
L M. B. 8.7.1897

S

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement5ème Division
15 Sp 940 0/4

PARIS, le 28 Avril 1944



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 Villejuif, 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. THIBAULT 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 ou 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.

TV-13 ex.

NCP-NB-26/4/44

Le Ray

Clame

4/5 av

Travaux de
remise en état de
destructions

V.R. E 41 T13 Einsatz
du 8 avril 1944

Travaux
Druis
Renu en état dr
réinstallatn
pour huitre (Druis)
finie

3 Annexes

11 MAI 1944

9

6157 66

29 AVR. 1944

HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS

29 rue de Berri.

Vtr TX 19
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 attaché 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.

15

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 de 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.

A ()
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.

PI. le DIRECTEUR
L'Ingénieur le Chef,
Chef de la Division _____ de l'Entretien

- 2 MAI 1944

1 - MAI 1944

M. Demaure

M. Ledeng

1 D

MF

V.B.H.vc

3.5.44

Copie une CA / 1.2.3

100

pour avis

je vous retransmets l'attention de

cop A- au sujet de l'emploi de voies
encombrées de moyen importuni.

je vous retransmets l'attention de

Copie à M. Leclercq (2)

ao

HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS

ANNEXE

Traduction

A la Direction Générale de
 la S.N.C.F.
 Service central des I.F.
PARIS

Notre référence : E 41 T 13 Einsatz

Paris, le 8 avril 1944

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'œuvre 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

Paisceau de voies	Voie	- A - Travaux de terrassement	- B - Voies	- C - Appareils de voie	- D - Observations (nombre des entonnoirs terminés, achèvement, etc...)
I					
II					
Voie principale					
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

Propositions en ce qui concerne la continuation des travaux :

- E -	- F -
Autres travaux nature	Observations Achèvement, etc.)

Demande de main-d'œuvre, 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 :

Secteur 1 : Journées de travail

NON TRAVAIL	
Surveillances	
31 MAI 1944	
TYPE 9	
6157 66	

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

%