

4140904104

Dispositions à prendre et

enseignements à donner en cas d'actes de sabotage

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Direction Régionale
de l'Est

Distribution		
EX	LT	VB
1 à 4	1-2-11-14	1
11 à 15	18-21-29	31 - 32
17	31-32-42	51 - 52
21 à 23	62	

Dispositions à prendre par les agents qui constatent un acte ou une tentative de sabotage sur les installations ferroviaires (1)

Art. 1er - Cas d'une tentative de sabotage.-

Tout agent témoin d'une tentative de sabotage doit avant tout s'efforcer d'en empêcher la réalisation soit en intervenant par lui-même s'il le juge possible, soit en faisant appel, par les voies les plus rapides, à d'autres agents, à la police, à la gendarmerie, aux gardes de Communications, aux postes de garde de troupe qui peuvent exister à proximité. Dans tous les cas, le représentant le plus proche du Service Militaire des Chemins de fer (Commissaire militaire de gare ou de Sous-Commission) doit être immédiatement avisé par le dirigeant local qualifié.

Les téléphones de toutes sortes doivent être utilisés sans hésitation pour donner l'alarme.

Si la constatation est faite d'un train en marche, celui-ci doit, sauf le cas de danger imminent, continuer jusqu'à la plus prochaine gare ou au plus prochain poste où les agents ayant fait la constatation doivent provoquer l'arrêt et y donner l'alarme; suivant les circonstances, les agents qui ont fait la constatation adressent, s'ils l'estiment nécessaire, le signal d'arrêt aux mouvements qu'ils croisent.

Dans tous les cas et quel que soit le Service auquel appartient l'agent qui a constaté une tentative de sabotage, la gare la plus proche doit en être avisée de manière à lui permettre de signaler le fait dans les conditions prévues à l'article 4 ci-dessous.

Art. 2 - Cas d'un acte de sabotage.-

En présence d'un acte de sabotage déjà consommé, tout agent doit, sous réserve des prescriptions indiquées plus loin qui visent le cas particulier du personnel d'accompagnement ou de conduite d'un train, prendre les mesures suivantes et dans l'ordre où elles sont énumérées.

a)- s'efforcer, s'il en est encore temps, de limiter les conséquences de l'acte, par exemple, en éteignant une mèche en train de brûler ou en maîtrisant un incendie avant qu'il ait pris de l'extension.

- (1) Il faut entendre, par installations ferroviaires, tous ouvrages d'art, bâtiments et autres installations fixes, y compris leurs dépendances, toutes les installations de voie, de signalisation, de téléphone et de télécommunication, d'alimentation hydraulique, ainsi que toutes les locomotives et tous les véhicules.

M. Brienne 10X
M. Remy (lex)
Personnel - Répartition et affectation
19. 2. 45
ENTRÉE N° 8
Paris, le 5 Février 1945 (aff. dring)
120 FEV 1945
ORDRE REGIONAL N° 94
aff. sabotage 15
Paris 1
Gureq 5
Vaires 7
La Vienne 3
Pantin 5
collection 9
délégués 6
Lilolo 1

b)- s'il y a danger ou présomption de danger pour la sécurité des trains, couvrir le point dangereux dans les conditions réglementaires.

c)- secourir les victimes s'il y en a.

d)- prévenir par les moyens les plus rapides (piétons, cyclistes, téléphone), la gare ou le poste le plus voisin. Si l'agent se trouve à proximité d'un téléphone de pleine voie relié au P.R., il lui suffit d'aviser cet organe qui répercute l'information à la gare ou au poste le plus voisin du lieu où l'acte de sabotage a été découvert.

Au cas où l'acte est découvert par un agent faisant partie d'une équipe constituée dont le chef est présent, l'initiative et la responsabilité des mesures qui précèdent incombent à ce Chef.

Dans le cas particulier où ce sont des agents appartenant au personnel d'accompagnement ou de conduite d'un train en marche qui constatent un acte de sabotage, si celui-ci constitue un danger pour le train lui-même, les mesures utiles doivent être prises pour écarter ce danger, le cas échéant, après avoir provoqué l'arrêt du train.

Si le danger n'est pas imminent, le train doit continuer jusqu'à la première gare où l'alarme doit être donnée et où on doit attendre des instructions.

Au cas où cette première gare ne serait pas ouverte au service, le train doit, néanmoins, s'y arrêter et le Chef de gare doit être alerté.

Si l'acte de sabotage constitue un danger pour les trains circulant sur les autres voies, il y a lieu d'observer les prescriptions réglementaires et, en particulier, celles relatives à l'arrêt des trains de sens contraire.

Le train dont l'arrêt a dû être provoqué dans ce cas doit reprendre sa marche dès que possible jusqu'à la gare ou au poste le plus proche où l'alarme doit être donnée.

Lorsqu'un train est arrêté dans une gare pour y attendre les instructions dans les conditions indiquées plus haut, il doit, si c'est possible être garé afin de dégager les voies principales.

Art. 5 - Mesures à prendre pour éviter toute modification à l'état des lieux.

Qu'il s'agisse d'une tentative ou d'un acte de sabotage, les lieux où les faits ont été constatés doivent être autant que possible isolés et aucune modification ne doit y être apportée, non plus qu'au matériel jusqu'à l'arrivée des autorités civiles ou militaires sauf pour éviter un danger nouveau ou pour porter secours à des blessés.

En particulier, la circulation doit être interrompue immédiatement sur la voie (ou les voies) affectée par l'acte ou la tentative de sabotage, quelle que soit l'heure où les faits se sont produits, celle à laquelle ils ont été connus, le délai qui a pu s'écouler entre ces deux heures et même si les trains ont pu circuler dans l'intervalle. Par contre, la circulation doit être maintenue sur les voies non affectées par l'incident.

Si l'acte de sabotage vise une installation fixe ou une machine, le fonctionnement de cette dernière doit être suspendu aussitôt dans les mêmes conditions que ci-dessus.

La circulation interrompue (ou le fonctionnement d'une installation arrêté) dans les conditions ci-dessus ne peut être reprise que sur l'ordre des autorités civiles ou militaires qui ont été prévenues.

Un train arrêté en pleine voie ou garé ne doit reprendre sa marche que dans les mêmes conditions, si le sabotage intéresse directement l'un des véhicules qui le composent.

Art. 4 - Avis à donner.-

Indépendamment des avis à donner conformément au "Tableau de Premiers Avis" dans le cas où l'acte de sabotage a eu des conséquences prévues dans le dit tableau, les dispositions suivantes sont à observer :

Tout acte ou tentative de sabotage portée à la connaissance d'une gare comme il est prévu au dernier alinéa de l'article 1 doit être immédiatement signalé par ses soins au Commissaire Militaire de gare le plus proche, au P.C. et à la Police Française.

Le P.C. répercute sans délai cette information au Commissaire Militaire de la Sous-Commission et au P.C.R.

Les gardes des Communications doivent également être prévenus dans les conditions fixées par l'Instruction Générale Série M - Affaires Générales N° 10 - Série MT - Affaires Générales N° 5 - Série VB - Entretien et Surveillance N° 14, en date du 1er Janvier 1942.

Art. 5 - Document abrogé.-

Le présent Ordre Régional abroge et remplace l'Ordre Régional N° 94 du 31 Octobre 1941.

Le Directeur
Directeur de la Région p. l.,

WISDERFF

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Direction Régionale
de l'Est

Paris, le 5 Février 1945

ORDRE REGIONAL N° 94

Distribution		
EX	MT	VB
1 à 4	1-2-11-14	1
11 à 15	18-21-29	31 - 32
17	31-32-42	51 - 52
21 à 23	62	

Dispositions à prendre par les agents qui constatent un acte ou une tentative de sabotage sur les installations ferroviaires (1)

Art. 1er - Cas d'une tentative de sabotage.-

Tout agent témoin d'une tentative de sabotage doit avant tout s'efforcer d'en empêcher la réalisation soit en intervenant par lui-même s'il le juge possible, soit en faisant appel, par les voies les plus rapides, à d'autres agents, à la police, à la gendarmerie, aux gardes de Communications, aux postes de garde de troupe qui peuvent exister à proximité. Dans tous les cas, le représentant le plus proche du Service Militaire des Chemins de fer (Commissaire militaire de gare ou de Sous-Commission) doit être immédiatement avisé par le dirigeant local qualifié.

Les téléphones de toutes sortes doivent être utilisés sans hésitation pour donner l'alarme.

Si la constatation est faite d'un train en marche, celui-ci doit, sauf le cas de danger imminent, continuer jusqu'à la plus prochaine gare ou au plus prochain poste où les agents ayant fait la constatation doivent provoquer l'arrêt et y donner l'alarme; suivant les circonstances, les agents qui ont fait la constatation adressent, s'ils l'estiment nécessaire, le signal d'arrêt aux mouvements qu'ils croisent.

Dans tous les cas et quel que soit le Service auquel appartient l'agent qui a constaté une tentative de sabotage, la gare la plus proche doit en être avisée de manière à lui permettre de signaler le fait dans les conditions prévues à l'article 4 ci-dessous.

Art. 2 - Cas d'un acte de sabotage.-

En présence d'un acte de sabotage déjà consommé, tout agent doit, sous réserve des prescriptions indiquées plus loin qui visent le cas particulier du personnel d'accompagnement ou de conduite d'un train, prendre les mesures suivantes et dans l'ordre où elles sont énumérées.

a)- s'efforcer, s'il en est encore temps, de limiter les conséquences de l'acte, par exemple, en éteignant une mèche en train de brûler ou en maîtrisant un incendie avant qu'il ait pris de l'extension.

b)- s'il y a danger ou présomption de danger pour la sécurité des trains, couvrir le point dangereux dans les conditions réglementaires.

c)- secourir les victimes s'il y en a.

d)- prévenir par les moyens les plus rapides (piétons, cyclistes, téléphone), la gare ou le poste le plus voisin. Si l'agent se trouve à proximité d'un téléphone de pleine voie relié au P.R., il lui suffit d'aviser cet organe qui répercute l'information à la gare ou au poste le plus voisin du lieu où l'acte de sabotage a été découvert.

Au cas où l'acte est découvert par un agent faisant partie d'une équipe constituée dont le chef est présent, l'initiative et la responsabilité des mesures qui précèdent incombent à ce Chef.

Dans le cas particulier où ce sont des agents appartenant au personnel d'accompagnement ou de conduite d'un train en marche qui constatent un acte de sabotage, si celui-ci constitue un danger pour le train lui-même, les mesures utiles doivent être prises pour écarter ce danger.

l'arrêt du train.

Si le danger n'est pas imminent, le train doit continuer jusqu'à la première gare où l'alarme doit être donnée et où on doit attendre des instructions.

Au cas où cette première gare ne serait pas ouverte au service, le train doit, néanmoins, s'y arrêter et le Chef de gare doit être alerté.

Si l'acte de sabotage constitue un danger pour les trains circulant sur les autres voies, il y a lieu d'observer les prescriptions réglementaires et, en particulier, celles relatives à l'arrêt des trains de sens contraire.

Le train dont l'arrêt a dû être provoqué dans ce cas doit reprendre sa marche dès que possible jusqu'à la gare ou au poste le plus proche où l'alarme doit être donnée.

Lorsqu'un train est arrêté dans une gare pour y attendre les instructions dans les conditions indiquées plus haut, il doit, si c'est possible, être garé afin de dégager les voies principales.

Art. 3 - Mesures à prendre pour éviter toute modification à l'état des lieux.-

Qu'il s'agisse d'une tentative ou d'un acte de sabotage, les lieux où les faits ont été constatés doivent être autant que possible isolés et aucune modification ne doit y être apportée, non plus qu'au matériel jusqu'à l'arrivée des autorités civiles ou militaires sauf pour éviter un danger nouveau ou pour porter secours à des blessés.

En particulier, la circulation doit être interrompue immédiatement sur la voie (ou les voies) affectée par l'acte ou la tentative de sabotage, quelle que soit l'heure où les faits se sont produits, celle à laquelle ils ont été connus, le délai qui a pu s'écouler entre ces deux heures et même si des trains ont pu circuler dans l'intervalle. Par contre, la circulation doit être maintenue sur les voies non affectées par l'incident.

Si l'acte de sabotage vise une installation fixe ou une machine, le fonctionnement de cette dernière doit être suspendu aussitôt dans les mêmes conditions que ci-dessus.

La circulation interrompue (ou le fonctionnement d'une installation arrêtée) dans les conditions ci-dessus ne peut être reprise que sur l'ordre des autorités civiles ou militaires qui ont été prévenues.

Un train arrêté en pleine voie ou garé ne doit reprendre sa marche que dans les mêmes conditions, si le sabotage intéresse directement l'un des véhicules qui le composent.

Art. 4 - Avis à donner.-

Indépendamment des avis à donner conformément au "Tableau de Premiers Avis" dans le cas où l'acte de sabotage a eu des conséquences prévues dans le dit tableau, les dispositions suivantes sont à observer :

Tout acte ou tentative de sabotage portée à la connaissance d'une gare comme il est prévu au dernier alinéa de l'article 1 doit être immédiatement signalé par ses soins au Commissaire Militaire de gare le plus proche, au P.C. et à la Police Française.

Le P.C. répercute sans délai cette information au Commissaire Militaire de la Sous-Commission et au P.C.R.

Les gardes des Communications doivent également être prévenus dans les conditions fixées par l'Instruction Générale Série M - Affaires Générales N° 10 - Série MT - Affaires Générales N° 5 - Série VB - Entretien et Surveillance N° 14, en date du 1er Janvier 1942.

Art. 5 - Document abrogé.-

Le présent Ordre Régional abroge et remplace l'Ordre Régional N° 94 du 31 Octobre 1941.

Le Directeur

Directeur de la Région p.i.,

WISDORFF

- (1) Il faut entendre, par installations ferroviaires, tous ouvrages d'art, bâtiments et autres installations fixes, y compris leurs dépendances, toutes les installations de voie, de signalisation, de téléphone et de télécommunication, d'alimentation hydraulique, ainsi que toutes les locomotives et tous les véhicules.

SNCF/MT/E

MNSP ^{Entrée N° S}
N° 40

ML 1

PA4/8

PERS/A4

du 20 MAR 1945

N° 697 PA4

Paris, le 10 MAR 1945

Messieurs les Chefs d'Arrondissement,

Je vous prie de prendre note que dorénavant, les rapports concernant les actes de sabotage doivent me parvenir en 4 exemplaires.

P. le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,

Le Chef de la Subdivision
du Personnel,

Heuffe
Personnel. Donner instructions
en conséquence aux E et P
20.3.45

Copie E et P.

R Prendre note que les rapports devront
~~me~~ parvenir en 5 exemplaires.
20/3/45 fait 21.4.45
Dy.

**SERVICE CENTRAL
DU MOUVEMENT**

4ème Division

6876 M.14.378.91

SECRET

Entrée N° 5

N° 6

23 décembre 1944

du 11 JAN 1945

21/11

P. Entrée N° 5
N° 6

**Monsieur le Directeur de la Région :
EST, NORD, OUEST, SUD-OUEST, SUD-EST,**

Je vous adresse, pour information et à toutes fins que vous jugerez utiles, la copie de deux bulletins de renseignements sur l'activité du sabotage ennemi, notamment sur les installations du chemin de fer.

**Le Directeur du Service Central
du Mouvement,
Signé: DARGENT.**

Copie à MM. SIGOT, LEPART, GUYOT.

**Copie à M. SIGOT (Secret)
Paris, le 28 décembre 1944
P. Le Chef des Services Administratifs,
L'Inspecteur Principal,
Signé: VERNIER.**

**20 414 M
MM. MARLIS (RM) T
EXA13**

Pour aviser les établissements intéressés.

29.12.44

Signé: SIGOT.

n° 8. DM

67. o. 3. 3

**Transmis à M. le Chef
d'Arrondissement à Joinville,
pour prendre suite.**

Paris, le - 8 JANV 1945

Le Chef de la Division du Matériel 7

M. Bridone

**Personnel - Copie aux E & P
et à M. Renault**

11.1.45

P.V.

**Fait le 12/1/45
cc**

Noisy-le-Sec, le 26 Mars 1945.

N° 23 MNBP/15

Contreirement aux termes de ma transmission N° P 40 MNBP/15 du 21.3.1945 concernant l'envoi en 5 exemplaires des rapports concernant les actes de sabotage, je vous prie de prendre note que ces rapports devront être envoyés en 6 exemplaires directement à M. L'Inspecteur Divisionnaire des Services Actifs en Gare de Paris.

Copie transmise à : 5 Chefs

M. RENAULT qui voudra bien me transmettre un exemplaire de ces rapports.

Noisy-le-Sec, le 26 Mars 1945.

COPIE TRANSMISE
A M. RENAULT

Signé RICHARD

Bureau de Reconnaissance militaire -
Département de Seine-et-Oise
43, Avenue de Paris -
Versailles

BULLETIN DE RENSEIGNEMENTS N° 2

Ref. PAD/TH

OBJET : Contre-sabotage.

Les projets de sabotage établis par les Services spéciaux allemands prévoient la mise en place de :

- a) de dépôts
- b) d'agents

en vue de la destruction ou de la mise hors service de :

- des installations électriques (centrales, transformateurs, pylônes HT)
 - des installations ferroviaires (aiguillages, nœuds de signalisation, locomotives)
 - des installations des PTT et de TST (pylônes centraux, téléphoniques, postes d'émission)
- et en vue d'actes de terrorisme en général.

A - DÉPÔTS -

Un très grand nombre de ces dépôts ont été constitués dans la région parisienne: ils comprennent une caisse de 33x30x33 cm contenant deux cylindres en fer.

Ces dépôts jusqu'à présent relevés, étaient enterrés à 30 cm et 40 cm de profondeur, dans des endroits proches d'une route, mais séparés de la route par des murs et des haies. L'un des cylindres contient un sac usagé en jute grossière, servant généralement aux ouvriers pour le transport de leurs outils.

Il est donc à présumer que les agents saboteurs se présentent sous l'aspect d'un ouvrier portant un sac à outils sur le dos.

Il convient de signaler immédiatement à l'officier SM chargé du contre-sabotage, de la découverte d'un de ces dépôts et de prendre les précautions suivantes:

- enlever la ou les caisses et les entreposer en lieu sûr
- ne pas ouvrir les cylindres
- repérer l'endroit précis où le dépôt était enterré
- éviter à tout prix que le matériel soit détruit par les services de débusquage ou de déminage avant que le contenu ait pu être examiné par des spécialistes.

L'enlèvement et le transport des caisses ne présentent aucun danger.

Jusqu'à présent, il n'a pas été trouvé de pièges aux alentours des dépôts.

B- Les agents saboteurs ont été généralement recrutés parmi les anciens membres du PFF et autres collaborateurs.

Signé: Pierre DELFIM
Aspirant officier
chargé du contre-sabotage.

MNSP Entrée N° 3

- Voire 36

Personnel (M. Perren)

du 4 JAN 1945

16

W: tirage 355 ex.

1 ex M. Renault
1 ex à 5 chef

4-1-45

Paris, le 30.12.44

RA

Messieurs BIAIS (275 ex.)
MERLIN (75 ex.)

Les rapports signalant les actes de guerre dans l'emprise du chemin de fer (bombardements, mitraillades) donnent certains renseignements confidentiels. (résultats, conséquences etc..)

Ces rapports doivent porter le timbre "Confidentiel" et ne doivent être expédiés que sous pli "Confidentiel".

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction p.i.,

11/11/45

16

W: tirage 355 ex.

Paris, le 30.12.44

Messieurs BIAIS (275 ex.)
MERLIN (75 ex.)

Les rapports signalant les actes de guerre dans l'emprise du chemin de fer (bombardements, mitraillades) donnent certains renseignements confidentiel. (résultats, conséquences etc..)

Ces rapports doivent porter le timbre "Confidentiel" et ne doivent être expédiés que sous pli "Confidentiel".

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction, p.i.,

11/11/45

ENS (A4)

N° Hko PA⁴

Copie à Messieurs les Chefs de Division
(ML et TRA)
et Chefs d'Arrondissement.

Pour avis.

Paris, le 15 décembre 1944.

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction p.i.,

M. Bridgine M.

Personnel. copie

20.12.44

aux EXP

fait le
29/12/44
AB

MLT
Romilly, le 18.11.44

MNSP Entrée N S
N° 143

dg 1 DEC 1944

Monsieur l'Ingénieur Principal
des Ateliers de la S.N.C.F.,

Il vous est demandé par le S.S.M. de Romilly de bien vouloir nous signaler tout accident de caractère suspect dont l'origine pourrait être imputée à un sabotage.

Une note ultérieure précisera sous quelle forme les comptes rendus devront être présentés.

Nous vous serions reconnaissants de nous accuser réception de cette lettre.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur l'Ingénieur, l'expression de mes respectueuses salutations.

Le Lieutenant CLAUDE, Cdt le S.S.M.
de Romilly,
signé: CLAUDE

Transmis à Monsieur le Chef de la Division du
Matériel,

en le priant de bien vouloir me faire connaître si je pourrais fournir, le cas échéant, au Service de sécurité militaire de Romilly, les renseignements qu'il demande en cas d'attentat, acte de malveillance, etc... qui surviendrait aux Ateliers de Romilly.

Bien que non pressenti par les Services analogues d'autres localités, la même question se pose pour toutes les installations de M.L.2

J'ai accusé réception de sa lettre au Lieutenant CLAUDE.

Romilly, le 23 novembre 1944
Le Chef d'Arrondissement,
signé:

N° 15788 4/12/44

Transmis à Monsieur le Directeur en le priant de vouloir bien me faire connaître s'il n'a pas d'objection à fournir de tels renseignements, le cas échéant, aux Services de sécurité militaire.

P. le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,
signé:

Monsieur le Directeur,

J'ai posé la question à M. le Directeur Général, au cours de la conférence des Directeurs du 7 courant.

M. le Directeur Général a prescrit, après accord avec le Général BERGES, de ne pas fournir les renseignements dont il s'agit, ceux-ci étant déjà fournis au Ministère des T.P. auquel le SSM peut s'adresser.

8.12.1944

Le Chef du Service MT p.i.
signé: BIGOT

Copie à MM. BIGOT, LEFORT
OUDOTTE, MONET

Copie à M. BIGOT
Paris, le 12 décembre 1944
P. le Chef des Services
Administratifs,
L'Inspecteur Principal,
signé: VERNIER

0621 S.S.M. annexe
ROMILLY
2, Rue Mérénde

BN/3

ROMILLY, le 18 novembre 1944

At. ROMILLY
P.135.139

Monsieur l'Ingénieur Principal des
Ateliers de la S.M.C.F.

Il vous est demandé par le S.S.M. de ROMILLY de bien vouloir nous signaler tout accident de caractère suspect dont l'origine pourrait être imputée à un sabotage.

Une note ultérieure précisera sous quelle forme les comptes rendus devront être présentés.

Nous vous serions reconnaissants de nous accuser réception de cette lettre.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur l'Ingénieur Principal, l'expression de mes respectueuses salutations.

Le lieutenant CLAUDE, C^{dt} le S.S.M.
de ROMILLY,
signé: CLAUDE

TRANSMIS à Monsieur le Chef de la Division du Matériel en le priant de bien vouloir me faire connaître si je pourrais fournir, le cas échéant, au Service de sécurité militaire de ROMILLY les renseignements qu'il demande en cas d'attentat, acte de malveillance, etc ... qui surviendrait aux Ateliers de ROMILLY.

Bien que non pressenti par les Services analogues d'autres localités, la même question se pose pour toutes les installations de ML 2.

J'ai accusé réception de sa lettre au Lieutenant CLAUDE.

ROMILLY, le 23 novembre 1944
Le Chef d'Arrondissement,
signé: THIERRY

N° 4593 PM

TRANSMIS à Monsieur le Chef du Service en le priant de me mettre à même de répondre.

Paris, le 30 novembre 1944
Le Chef de la Division
du Matériel,
signé: BIAIS

N° 370 M²⁷

Monsieur le Chef de la Division
du Matériel

Suite à votre transmis N° 4593 PM du 30-11-44.

Veuillez répondre à Monsieur THIERRY que Monsieur le Directeur Général, à qui la question a été soumise, a décidé qu'il n'y avait pas lieu de fournir les renseignements demandés qui sont fournis au Ministère des Travaux Publics, auquel le S.S.M. pourra s'adresser s'il le juge à propos.

.....

Monsieur THIERRY voudra bien informer le Lieutenant CLAUDE
de cette décision.

Paris, le 8 décembre 1944 ~~P. 18 DEC 1944~~
Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction p.i.,
signé: BIGOT

N° 4913 PM

Vu et pris note
Paris, le 18 DEC. 1944
Le Chef de la Division
du Matériel,

Signé: BLAIS

N° 4914. PM

COPIE transmise à Monsieur le Chef d'Arrondissement
à ROMILLY, pour faire le nécessaire.

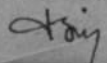
Paris, le 18 DEC. 1944
Le Chef de la Division
du Matériel,
signé: BLAIS

N° 4915. PM

COPIE à Monsieur le Chef d'Arrondissement
à NOISY
MOHON
NANCY

Monsieur l'Ingénieur, Chef des At. d'Epernay
pour agir de conformité le cas échéant.

Paris, le 18 DEC. 1944

Le Chef de la Division
du Matériel, 

PER/6

MNSP N° 126
du 23 OCT 1944

~~P~~Entrée N°

Copie à M. BIGOT,
avec prière de communiquer à vos collaborateurs
jusqu'aux Chefs d'arrondissement inclusivement.

Paris, le 18 octobre 1944.

P. le Directeur de la Région,
L'Ingénieur en Chef,
Chef des Services Administratifs,
signé: MONET

MM. BIGOT
LEFORT
OUDOTTE

Paris, le 30 octobre 1944

ET/5
PERS

N° 389 PA.4

Messieurs les Chefs de Division
Subdivision
et d'Arrondissement,

M. Vallée *per.*

M. Porcienne *per.*

Personnel

24.10.44

ML 1 *pt.*

Ci-joint 1 exemplaire.

P. le Chef du Service
du matériel et de la Traction,

OUDOT

ARMEE AMERICAINE
SERVICE DE SECURITE
TROYES

6 Octobre 1944

AVIS IMPORTANT CONCERNANT LES AGENTS ALLEMANDS

Notre service est informé de bonne source que des agents allemands ont été laissés dans la région après le départ des troupes. Certains agents ont pour mission de s'informer sur les mouvements de troupes et tous détails les concernant, de la réaction des populations et des F.F.I.

Un autre groupe aurait pour mission le sabotage d'installations militaires, téléphoniques et télégraphiques, des ponts et stations à eau. Toutes ces installations sont nécessaires à la bonne conduite de la guerre. Certains agents ont déjà été arrêtés. Ils prétendent que le sabotage ne devait commencer qu'après six semaines d'occupation alliée. Ils avaient des ordres de se faire embaucher là où ils devaient saboter.

Toutes evidences ou soupçons de l'activité de ces agents doivent être immédiatement communiqués au service de sécurité américain (CIC).

JAMES S. MENAHAN
Special Agent C.I.C.
Officier incharge.

S.A.C.F. - EST

Division du Service

Général Ex.

1ère Section

N° 61-62-01

Paris, le 14-10-1944

Transmis à Monsieur le Directeur
de la Région de l'EST

pour le tenir informé.

Pr le Chef du Service de l'Exploitation
le Chef de la Division du Service Général
signé : JAL.

Duplicata
**SOCIÉTÉ NATIONALE
 DES
 CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

**Direction Régionale
 de l'EST**

Paris, le 22 Mars 1944.

ORDRE REGIONAL N° 139

*M. Brionne 1 ex
 Rengault 1 ex
 Chorin 1 ex
 Vainmont 1 ex
 Manteau 1 ex
 Dendormel*

Distribution

EX	MT	VB
1 - 2	1 à 4	1
4	11 - 14	31 - 32
11 à 15	21 - 29	
17 - 21	31 - 32	
31	49 - 51	
	54-61 à	
	64	

Le Directeur de la Région appelle à nouveau l'attention des agents de tous grades sur les mesures qu'il convient de prendre pour éviter les sabotages d'une part, éviter d'autre part que ceux-ci puissent être imputés aux cheminots qui en sont les premières victimes, et qui, j'en suis convaincu, les réprouvent dans leur immense majorité.

1°- La liste des points sensibles communiquée aux Autorités compétentes (Préfets, Intendants de Police, Commissaires de Police, Gendarmerie, G.C.), doit être soigneusement tenue à jour.

Tout Chef d'Etablissement doit appeler sans délai l'attention de l'Autorité de Police avec laquelle il est en contact sur ceux des points sensibles dont la protection ne paraîtrait pas satisfaisante; il doit de même appeler l'attention sur les déficiences manifestes qu'il constaterait dans la façon dont la garde est effectivement assurée; il doit notamment ne pas tolérer la présence de gardes ou requis dans des locaux où ils n'ont que faire et signaler l'absence de tout garde ou requis d'un point où à sa connaissance une telle garde devrait exister.

Il doit rendre compte de tous ces faits par les voies les plus rapides à son Chef d'Arrondissement qu'il tiendra au courant des résultats obtenus par ses démarches.

2° - Il convient de ne pas tolérer la présence d'étrangers dans nos emprises, de ne pas tolérer davantage que des agents circulent dans des installations ou des parties d'installations où ils n'ont que faire;

Répartition

*Vain 1
 Durey 4
 Vain 2
 La Fare 3
 Saint 6
 Col. 9*

on ne doit pas tolérer davantage que des agents stationnent dans des locaux ou des installations où leur présence n'est pas motivée par les besoins du service : un manque de surveillance sur ces divers points pourrait, le cas échéant, être imputé à faute aux gradés intéressés et il importe que ceux-ci fassent le nécessaire pour éviter les conséquences graves dont ils pourraient se trouver menacés le cas échéant.

- 3°- Enfin, j'appelle l'attention de tous les agents sur la nécessité qu'il y a pour eux de se montrer extrêmement réservés dans leurs conversations.

Ils doivent s'abstenir soigneusement, au cours de leurs entretiens, de tout ce qui pourrait être interprété comme une invitation, même indirecte, au sabotage ou à la passivité, de tout ce qui pourrait être interprété comme une indication destinée à faciliter le sabotage.

Cette recommandation essentielle à la propre sécurité des agents intéressés vise, non seulement leurs conversations hors de nos entreprises avec des personnes étrangères au service, mais même les conversations entre collègues : celles-ci peuvent comme les autres parvenir à la connaissance de tiers et, ce qui est plus grave, elles peuvent leur parvenir complètement déformées; il importe qu'une interprétation erronée de paroles inconsidérées ne puisse pas donner aux Autorités l'impression que des cheminots, à l'exception peut-être d'une infime minorité, approuveraient ou encourageraient de tels actes.

Le Directeur de la Région

RENARD

5 février 1944

N° 204 bis

Monsieur l'O.R.R. STEPPER
 Leiter de l'E.B.D. NANCY,

Ainsi que vous en avez été avisé, une tentative de sabotage, par explosifs a été commise au dépôt de LONGUYON, dans la nuit du 22 au 23 janvier.

A ce propos, le chef de dépôt de LONGUYON me rend compte des faits dans les termes ci-après :

"L'Inspecteur de l'E.U.A. de CHARLEVILLE, venu le 24 au dépôt de LONGUYON, m'a interrogé une partie de la matinée sur les conditions dans lesquelles la surveillance des machines et installations fixes était exercée, et déclaré que notre contrôle des requis était insuffisant et qu'à ce titre, la responsabilité personnelle du Chef d'Etablissement était engagée. C'est grâce à son énergique intervention, a-t-il déclaré, que je n'étais pas également arrêté, d'autant plus qu'il s'agissait d'une 2ème affaire (notre rapport n° 1342 du 4.12.42 relatif à l'introduction d'un morceau de ferraille dans un cylindre de machine partant à la D.R.), mais qu'un 3ème incident entraînerait à l'égard du Chef de dépôt, des agents et gardes présents les mesures les plus rigoureuses et probablement pour certains la "peine capitale".

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien intervenir, pour les motifs déjà exposés dans mes lettres Nos 3549 et 217 des 22.11.43 et 18.1.44.

Je tiens d'ailleurs à préciser à nouveau que les requis ne sont nullement placés sous la surveillance et l'autorité de nos gradés mais bien des Gardes de Communication. Ces requis seraient parfaitement en droit de refuser de recevoir de la part de nos agents la moindre observation.

J'ai néanmoins, comme vous le savez, prescrit aux Chefs d'établissement de signaler aux Chefs des Gardes de Communication, les anomalies qu'ils remarqueraient, mais je ne puis accepter que l'on reporte sur eux la responsabilité des déficiences éventuelles d'un service dont la charge ne leur incombe pas.

Le Directeur de la Région,
 signé : RENARD.

Copie à M. WISDORFF

en le priant de faire connaître à ses Chefs de dépôts qu'ils peuvent et doivent en pareil cas, se retrancher derrière ma note 3699 du 6.12.43 traitant des questions de surveillance de nos installations et des relations avec les requis.

PARIS, le 5 février 1944

Le Directeur de la Région
 signé : RENARD.

.....

E.B.D. NANCY

A la direction de la Région de l'EST
à PARIS
Nancy, le 24.2.1944

Notre référence : 30 Bbv L.16 Bmam

Concerne : mesures de représailles contre les agents des Chemins de fer français en cas de sabotages.

Votre référence : lettre N° 204 bis du 5.2.44 de la Direction de la Région de l'EST.

Lors de l'enquête par le Service de la Sûreté dans le dépôt de LONGUYON le 23.1.1944, celui-ci avait l'impression que le Chef de dépôt a manifesté une indifférence singulière en ce qui concerne la surveillance des installations du dépôt et des machines. Le (E.U.A.) Service de Surveillance des Chemins de fer à CHARLEVILLE en a été informé par le Service de la Sûreté. Le Chef de dépôt a été mis au courant des constatations du Service de la Sûreté par un agent de l'E.U.A. de CHARLEVILLE, qui lui a fait remarquer qu'il serait naturel, que les autorités compétentes prennent des mesures très sévères, si les sabotages se multipliaient. Il n'a pas été question de mesures éventuelles de représailles ou d'une menace de peine de mort éventuelle à l'égard du Chef de dépôt.

Il a été constaté à plusieurs reprises par le Service de la Sûreté qu'en partie les Chefs de Service français ne s'emploient pas avec le zèle nécessaire à la lutte contre les sabotages et montrent une certaine indifférence. Pourtant on doit attendre également des Chefs de Service qu'ils interviennent avec toute l'énergie dans la lutte contre les sabotages et surtout qu'ils prennent le plus grand soin pour la surveillance des installations des Chemins de fer.

Bien que les gardes civils ne dépendent pas de la S.N.C.F. et que celle-ci n'a aucun droit de leur donner des ordres, il y a tout de même lieu d'attendre que les manquements des gardes contre leur devoir soient signalés aussitôt aux autorités compétentes (Mairies) pour que celles-ci puissent prendre les mesures nécessaires contre les fautifs.

Signé :

29 février 1944

N° 752

Monsieur l'O.R.R. STEPPER
Leiter de l'E.B.D. de NANCY,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre 30 Bbv L.16 Bmam du 24 février courant et vous remercie des indications que vous voulez bien me donner.

Je suis comme vous entièrement d'avis que nos Chefs de Service ne doivent pas rester indifférents devant les sabotages mais, au contraire, intervenir pour obtenir des pouvoirs qui en ont la charge toute la protection nécessaire.

Je suis également entièrement d'accord sur ce point que tout en n'ayant pas la charge d'organiser et de surveiller le Service des gardes de communication et des requis civils, nos agents de direction ont le devoir de protester immédiatement lorsqu'il leur apparaît que les personnes chargées d'assurer la protection de nos installations ne s'acquittent pas de leur mission.

J'ai donné à ce sujet les instructions utiles par ma Note N° 3699 du 6 décembre 1943 et fais à nouveau appeler l'attention des agents intéressés sur ce point.

Le Directeur de la Région
Signé : RENARD.

Copie à M.M. WISDORFF, RIDET, RABOURDIN

Copie à Monsieur WISDORFF
en le priant de renouveler les recommandations faites.
PARIS, le 29 février 1944
Le Directeur de la Région
signé : RENARD

PERS (B)

N° 304 Pb 4

Copie transmise à :
Messieurs les Chefs de la DTRA
DML

Pour gouverner.
Prière de renouveler les recommandations déjà faites à
ce sujet.

PARIS, le 4.3.44
P/ le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
signé : KEUFFER

N° 1216 PM

Copie transmise à :
Monsieur le Chef d'Arrondissement
de Matériel
à NOISY
ROMILLY
MOHON
NANCY
Monsieur l'Ingénieur, Chef des Ateliers
d'EPERNAY,

pour les suites et rappeler les directives de la lettre 3699 du
6 décembre 1943 de Monsieur le Directeur.

PARIS, le 16 MARS 1944

/Le Chef de la Division
du Matériel

M. Brieffe

M. Renault

Personnel

17.3.44

Copie à E. L.

16/3/44

fait le
18/3/44
AR

Paris, le 25 FEV 1944

S.N.C.F.-MT/E

N° 117 DM
42.3.1.14

Monsieur le Chef d'Arrondissement
à NOISY
ROMILLY
MOHON
NANCY

MNSP Entrée NS
N° 3.1
28 FEV 1944

Monsieur l'Ingénieur, Chef des
Ateliers d'Epernay

Suite à transmission 296 Pb4 du 10.2.44 de la lettre
du 2.2.44 de M. le Directeur du Service Central du
Personnel prescrivant d'informer le Service du
Contentieux de tous les actes de malveillance
commis sur les lignes de la S.N.C.F.

Je vous prie de prendre note que vous
aurez à me faire parvenir, comme par le passé,
une copie des rapports concernant les actes de
malveillance ou de sabotage que vous adresserez
à M. le Chef du Service.

Le Chef de la Division du Matériel

Long

Personnel . C'est bien que nous ayons prévu

25.2.44

7

S.N.C.F.

Service Central
du Personnel

1ère Division

M. Briffaut 15/2/44
 M. Renxuet 16/2/44
 M. Robert
 Personnel M.
 12. 2. 44

Paris, le 2 février 1944.
 Copie aux E. & P. pour prendre note
 et les inviter à
 adresser directement à M. le CSAT les
 6 ex. demandés, L'autre part, 2 ex. devront
 Messieurs les Directeurs de m'être adressés
 l'Exploitation des Régions dont 9 seront
 transmis par mes soins à M. le Club de la nuit

Il est nécessaire que le Service du Contentieux soit informé de tous les actes de malveillance commis sur les lignes de la S.N.C.F. en vue d'assurer la défense de ses intérêts en cas de dommage matériel aux installations ferroviaires ou de ceux de son personnel en cas d'accident survenu à un ou plusieurs agents.

Je vous prie, en conséquence, de vouloir bien désormais faire parvenir à M. le Chef du Service du Contentieux, pour chaque acte de malveillance, une copie du rapport établi par les fonctionnaires des Services intéressés accompagnée de tous les documents utiles (en original ou en copie).

Copie à MM. WISDORFF

RIDET

RABOURDIN

Le Directeur

signé : BARTH.

Copie à M. WISDORFF.

pour valoir instructions.

A l'avenir, les lettres relatives aux actes de malveillance qui seront soumises à la signature de M. le Directeur devront parvenir à la Division Administrative avec une copie supplémentaire destinée au Service du Contentieux.

Les rapports détaillés transmis à M. le Directeur devront être accompagnés de 3 copies destinées respectivement au Service Central P., au Service du Contentieux et à la Division Administrative.

Paris, le 7 février 1944

L'Ingénieur en Chef.

Chief des Services Administratifs.

signé: MONNET.

MT/E

Copie à MM. les Chefs de Division

(5TBA)

DML

(DSVG (PERS-SRA))

et d'Arrondissement

Pour gouverne.

Je vous précise que les rapports sommaires concernant les actes de malveillance, ou de sabotage, devront désormais me parvenir directement, de toute urgence, en six exemplaires au lieu de trois, comme le prescrivait ma transmission N° 288 Pb.4 du 2 courant, dont les autres dispositions restent toutefois en vigueur.

Nous devons prévoir en effet :

- 1 exemplaire pour la Direction Régionale
- 1 exemplaire pour la Division Administrative de la DRE
- 1 d° le Service Central P
- 1 d° le Service du Contentieux
- 1 d° dossier Subdivision du Personnel.

dossier Subdivision du Personnel.

Paris, le 10 février 1944

P. le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
KNUFFER.

KUUFER.

+ 1 L'Espresso du Mat
+ 1 Annonce

PERS (B)/12
S.N.C.F.

PARIS, le 1^{er} février 1944

PNEUMATIQUE

Service Central
du Matériel

Tt 1447/2-1306

Monsieur le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
Régions EST

NORD

OUEST

SUD-OUEST

SUD-EST

MNSP Entrée N S
N° 23
du - 4 FEVR 1944

OBJET - Rapports concernant les actes de sabotage.

Le Secrétariat d'Etat aux Communications demande que nous lui fournissions dès que possible, sur chaque acte de sabotage commis dans un établissement NT, des indications détaillées. Nous utilisons à cet effet les rapports établis par les Etablissements et dont vous adressez un ex. En raison du délai dans lequel le ministère désire être informé, je vous prie de m'envoyer ces rapports le plus rapidement possible. En outre ces rapports doivent toujours indiquer quelle était la surveillance (armée allemande, agents de la D.R., police, garde des communications et requis, agents S.N.C.F. etc...) au moment où les sabotages ont pu être préparés et les effectifs utilisés.

P. le Directeur
Le Chef Adjoint du Service
signature

Copie à Monsieur l'Ingénieur en Chef (Tm)
" à Monsieur l'Ingénieur en Chef (Tw)
" à Monsieur l'Ingénieur en Chef (Tp)

T/E
Subdivision du
Personnel

Copie transmise à :
les Chefs de Division
et d'Arrondissement

PERS (B) *annulé par 296 Lb H M 10/2/44 (C.C. au lieu de B)*
N° 288 Pb4 Je vous rappelle que les rapports sommaires concernant des actes de sabotage doivent me parvenir de toute urgence et directement en triple exemplaire.

Vous voudrez bien prendre note que ces rapports devront comporter dorénavant les précisions demandées en "A" ci-dessus.

M. Brune - Copie N° 1014 PARIS, le 2 FEV 1944
Personnel - *fait à 12h* Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction

H. 2. 44

Réponse par H. 2. 44

Justifié fait le 8.2.44

(1) Les indications du haut de la page 2 relatives au Grands Ateliers deviendront :

"Grands Ateliers" - ensemble de l'atelier à l'exception des bureaux
- bureaux"

il sera donc possible de déterminer le coefficient nécessaire pour calculer la gratification des dirigeants de bureau d'une échelle ≥ 10 .

N° 923 PM

Copie transmise à Monsieur le Chef d'Arrondissement du Matériel
à NOISY ROMILLY MOHON NANCY
Monsieur l'Ingénieur, Chef des Ateliers d'Epernay,

Pour prendre note et appliquer le cas échéant.

M. Duval } Le Pointage n'a pas l'avis de Service
Pointage } I & 23 du 1/10/45
Paris, le 19 FEV 1944

M. Michel

Le Chef d'Arrondissement du Matériel n.

Solde

Personnel

21.2.44

at

→ 1 copie à solde

tan

J. V. G. Robert
fait à 2849
27

M. 2876 7/1/44
M. Brichon
Perdennet
6.1.44

S.N.C.F.
Région de l'EST
Exploitation
Mouvement

Distribution

1 à 3
11 à 15

MNSP *Entrée N° 2*
6 JANV 1944
APPLICABLE JUSQU'A NOUVEL ORDRE

Arrondissements de Moulins - Le Sec
Tirage : 1.500 Exempl.

AVIS DE SERVICE **Ex.26c** **N°1**

OBJET : Avis à donner en cas d'actes de malveillance ou faits de guerre.

Paris, le 22 Décembre 1943.

1°) Actes de malveillance.

Conformément aux prescriptions de l'art. 14 de l'Instruction de Service Ex. 26 c. , les gares doivent aviser la gare centralisatrice, à laquelle elles sont rattachées, de tous les incidents prévus à l'Annexe à l'Instruction Générale Ex. 26 Chapitre 1, même pour les incidents de l'espèce qui sont d'importance minime. Il est rappelé que tous les actes de malveillance (attentats dirigés contre la sécurité de la marche des trains, la vie des personnes ou les installations du chemin de fer) rentrent dans la catégorie des incidents pour lesquels un avis doit être adressé à la gare centralisatrice.

En ce qui concerne les tentatives criminelles et actes de malveillance, les dispositions du tableau des "Premiers avis à donner par la gare centralisatrice en cas d'accident ou d'incident" distinguent :

Paris, le 21 DECE 1943

Entree N° 3
 MNSP N° 189
 du 22 DECE 1943

Monsieur le Chef de l'Arrondissement
 de Matériel de NOISY

N° 7246 PM

ROMILLY
 MOHON
 NANCY,

Monsieur l'Ingénieur, Chef des Ateliers
 d'EPERNAY,

OBJET - Enquêtes après sabotage .

Je vous rappelle les termes de la lettre Tt 1447/2-2380 du 20 septembre 1943 de M. le Directeur du Service Central T (transmission N° 209 P.b4 du 23 septembre 1943 de M. le Chef du Service) relative aux enquêtes après sabotage qui prescrit, en particulier, que les rapports sur incidents de ce genre doivent toujours préciser les conditions dans lesquelles la surveillance était assurée au moment du sabotage, spécifier les interrogations faites et résumer les déclarations.

Le Chef de la Division
 du Matériel,

[Signature]

M. Dpré 22/12/43
 M. Brigue 23/12/43

Personnel. Repercuté aux E. P. 2-43

22.12.43

[Signature]

fait le 22/12/43
[Signature]

MNSP Entrée N S.
N° 174
du 10 DECEMBRE 1943

Paris, le 9 décembre 1943

Messieurs les Chefs d'Arrondissement de NOISYROMILLYMOHONNANCY

Monsieur l'Ingénieur, Chef des Ateliers d'EPARNAY

Je vous prie de prendre note que les rapports relatant des actes de sabotage ou de malveillance contre les installations ou le matériel devront toujours préciser :

- si des agents ont découvert des explosifs

- si, les ayant découverts, ils les ont enlevés de leur propre initiative.

Ces renseignements permettront de proposer à M. le Directeur de la Région de récompenser les intéressés.

Le Chef de la Division
du Matériel.

copie SPP aux Ex P.

10/12/43

Juste 14.12.43
87

Tony

Richard
Personnel

10/12/43

*Manuscrit n° 2
à l'attention
du chef de bureau*

MNSP Entrée N° 145 Paris, le 22 OCT 1943
28 OCTO 1943

N° 221 Pb.4

Monsieur le Chef de la DTRA

Vous m'avez transmis le 19 courant un rapport n° 945 du 13.10.43 du dépôt de Toul signalant un acte de sabotage commis le 8.10.43 sur la ligne 15 entre Barisey-la-Côte et Bagnaux-Allain.

Je vous prie de rappeler à vos Arrondissements qu'en dehors de l'exemplaire qui vous est destiné, les rapports de ce genre doivent m'être adressés directement et dans le plus bref délai possible pour me permettre de les transmettre à M. le Directeur de la Région et à M. le Directeur du Service Central T.

D'autre part, vous voudrez bien faire prendre note également que les dits rapports devront me parvenir désormais en 3 exemplaires au lieu de 2 comme prescrit antérieurement.

Le Chef du Service du
Matériel et de la Traction,

Signé : KEUFFER

Copie à Monsieur le Chef de la DML

Pour inviter ses Arrondissements à agir de conformité.

Paris, le 22 OCT 1943
Le Chef du Service du
Matériel et de la Traction,

Signé : KEUFFER

N° 6284 PM

Transmis à M. le Chef d'Arrondissement
à NOISY, COMILLY, MONON, NANCY

M. Plégonieur, Chef des Ateliers d'Équipement
pour agir de conformité.
Paris, le 27.10.43

Le Chef de la Division de Matériel

Personnel
Copie aux E & F
pour prendre note & donner
recèlement 3 exemplaires au
Chef des E & F à l'arrondissement
le 28.10.43

Pr fait le 28.10.43

7

MT/E

P&S

N° 218 Pb.4

MNSP

Entrée N° 8

N° 134

14 OCTO 1943

M.L.A.

Paris, le - 9 OCT 1943

Messieurs les Chefs de Division
de Subdivision
et d'Arrondissement

Il m'a été donné à plusieurs reprises de constater que des rapports concernant des avaries ou incidents divers (actes de sabotage, arrestations d'agents par les autorités allemandes etc..) me parvenaient avec un certain retard.

Je vous rappelle que de tels incidents, et en particulier ceux comportant des suites vis-à-vis des autorités étrangères à la S.N.C.F., doivent être portés à ma connaissance dans le plus court délai.

16/10
Secrétaire

Le Chef du Service
du Matériel & de la Traction

G.A.C.E.

Personnel. Copie aux E.A.P. et G.P.

14-10-43

m. Simon

Finistère

fait le 15.10.43
au

MNSP Entrée N° 8
N° 126

11 30 SEPT 1943

CONFIDENTIEL

PLATON N° 3
N°

DECISION

prise par M. le Directeur Général à la
réunion des Directeurs de l'Exploitation
du 26 Septembre 1943.

1.051 - Surveillance

1 - Il y a lieu de veiller tout spécialement à la sur-
veillance des établissements, en particulier des dépôts
et, en cas d'incidents, de faire immédiatement des enquêtes
approfondies.

Toutes
régions

2 - Il y a lieu de veiller à la stricte exécution des
instructions concernant le ramassage et le gardiennage
des outils des équipes de la voie en dehors des séances
de travail.

M. MICHELF
Signé: VERRIER.

10429 S-68

Copie à M. DAUCHY (8 ex)

SALES (7 ex)

RENAUD (2 ex)

F. le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,

Signé: DAUCHY.

25 SEPT 1943

1205703 PM

transmis à M. le Chef d'Arrondissement
MOISY, ROMILLY, MICHON, NANCY

M. le Chef des Ateliers d'EPERNAV

1.288.883 le 20.9.43 de

2. Chef de Service

29.8.43

de la Division du Matériel

M. L. 2/15/43

M. Brédier

Personnel

30-9-43

ver 4.10

S. N. G.F.

MNSP Entrée N° 5
N° 123
27 SEPT 1943

Service Central
du matériel

Tt 1447/R - 2380

Paris, le 20 septembre 1943
Monsieur le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
de la Région EST OUEST
NORD SUD-OUEST SUD-EST

ML1

OBJET : Enquêtes après sabotages.

Lorsqu'un sabotage a été constaté dans un établissement, quelles que soient les enquêtes et les mesures prises par la Police française et par les Services allemands, une enquête détaillée doit être effectuée par le Chef de l'établissement. Elle doit comporter l'interrogatoire de tous les agents qui se trouvaient sur les lieux ou à proximité lorsque le sabotage a été préparé et, notamment, celui des agents qui assuraient, à ce moment, le Service de surveillance.

Il appartient aux Chefs d'arrondissement de s'assurer que les enquêtes sont bien faites et de les faire compléter en temps utile.

Les Régions doivent conserver trace des déclarations des divers agents interrogés de manière à pouvoir les produire sur demande.

Les rapports doivent toujours préciser les conditions dans lesquelles la surveillance était assurée au moment du sabotage, spécifier les interrogatoires faits et résumer les déclarations.

Le Directeur,
signé: PONCHET

HT/R
PERS

m. Bole 25/9
m. Bouc 25/9
m. Bouché 25/9
m. Bouché 25/9

les Chefs de la DIRA

DEL

et d'Arrondissement

DSVS

(URA)

Pour gouverner.

Le Chef du Service

du Matériel et de la Traction,

3.9.43

Région Centre

Exp 19

val 15

15

15

15

Paris, le 20 Septembre 1943

Bureau du Personnel

N° 285 PB/3MM. les Chefs de Division
Subdivision
Arrondissement
et Assimilés

Je vous prie de prendre note que les accidents résultant d'actes de sabotage ne sont pas des cas de guerre et ne doivent pas être signalés au Fonds de Solidarité des employeurs.

En effet lesdits accidents ne résultent ni de l'action offensive d'un belligérant, ni de la défense active contre cette action, mais d'un acte de sabotage. Leur réparation ne saurait donc incomber au Fonds de Solidarité.

P. le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
signé : KEUFFER

P. 4490/14

Copie transmise à G.A.P
Personnel (M.PERRIN)

Noisy-le-Sec, le 28 Septembre 43

CHIEF D'ARRONDISSEMENT
DU MATÉRIEL
[Signature]

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

MNSP Entrée N° 5
N° 106
du - 1 SEPT 1943

Affichage N° 51
Paris, le 24 Août 1943.

Direction Régionale
de l'Est

ORDRE REGIONAL N° 134

Surveillance des installations

Distribution		
EX	MT	VB
1 à 3	1-2-11	1-10-11
11 à 15	14-21-29	25-31-32-
21-31-32	31-32-49	34-41-42-
35-36-37	62-64	43-51-52-
38-39-40		53-58-62-
		65-81

L'attention des agents de tous grades est appelée sur la nécessité qui s'impose à eux, tout en assurant leur service, de veiller à la sécurité des installations, et, à cet effet, de s'opposer à la circulation dans nos emprises de toute personne - autre que les membres de l'armée allemande ou de la Reichsbahn revêtus de leur uniforme - non autorisée à y pénétrer.

Les actes de sabotage tels que ceux qui ont lieu ces derniers temps, ne peuvent en effet être le fait que de personnes qui se sont introduites indûment dans nos installations; ils ont occasionné la mort ou des blessures graves à plusieurs agents, ainsi que des avaries de machines et de matériel qui viennent réduire d'autant les moyens restés disponibles pour assurer les besoins essentiels de la population française.

Chaque agent doit donc s'assurer éventuellement de l'identité et du motif de la venue de tout civil inconnu de lui et dont la présence dans nos installations ne paraît pas justifiée.

Quant aux membres de l'Armée allemande ou de la Reichsbahn en uniforme, nos agents ne devront le cas échéant et jusqu'à nouvel avis les questionner sur les motifs de leur présence qu'avec la plus grande circonspection afin d'éviter des discussions à la suite desquelles ils risqueraient de lourdes condamnations.

Au cas toutefois où les faits et gestes d'une personne revêtue d'un uniforme allemand paraîtraient suspects, il conviendrait de prévenir par les voies les plus rapides les autorités de surveillance de la Reichsbahn les plus proches avec toutes les précisions possibles, en vue de les mettre à même d'intervenir si elles le jugent utile.

Si enfin une telle personne se livrait à des actes menaçant de compromettre notre matériel, nos installations, nos approvisionnements ou les marchandises qui nous sont confiées, il y aurait lieu de supposer qu'il s'agit d'un imposteur, portant sans y avoir droit l'uniforme dont il est revêtu, et d'intervenir immédiatement tout en alertant les Chefs d'Etablissement et les autorités allemandes les plus proches.

Le Directeur de la Région,

RÉNARD

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Direction Régionale
de l'Est

Paris, le 24 Août 1943.

ORDRE REGIONAL N° 134

Surveillance des installations

Distribution		
EX	MT	VB
1 à 3	1-2-11	1-10-11
11 à 15	14-21-29	25-31-32
21-31-32	31-32-49	34-41-42
35-36-37	62-64	43-51-52
38-39-40		53-58-62
		65-81

L'attention des agents de tous grades est appelée sur la nécessité qui s'impose à eux, tout en assurant leur service, de veiller à la sécurité des installations, et, à cet effet, de s'opposer à la circulation dans nos emprises de toute personne - autre que les membres de l'armée allemande ou de la Wehrmacht revêtus de leur uniforme - non autorisée à y pénétrer.

Les actes de sabotage tels que ceux qui ont lieu ces derniers temps, ne peuvent en effet être le fait que de personnes qui se sont introduites indûment dans nos installations; ils ont occasionné la mort ou des blessures graves à plusieurs agents, ainsi que des avaries de machines et de matériel qui viennent réduire d'autant les moyens restés disponibles pour assurer les besoins essentiels de la population française.

S.N.C.F.-MT/E

PERS

N° 196 Pb4

Entrée NS
MNSP N° 96
du 23 AOUT 1943

Paris, le 20 AOUT 1943

DIRA
DML
DSVG (SRA)
Arrondts

Conformément aux prescriptions de ma lettre n° 53 P 41/1 du 22.8.41, les établissements, dès qu'ils ont connaissance, d'un acte de sabotage ou de malveillance, doivent m'adresser directement d'urgence un exemplaire du rapport qu'ils auront établi à cette occasion pour me permettre de le faire suivre immédiatement à M. le Directeur de la Région; un autre exemplaire me parvient ensuite par la voie hiérarchique.

Je vous prie de prendre note que, dès à présent, il conviendra de m'adresser directement deux exemplaires, de ce rapport au lieu d'un seul, le premier étant destiné comme de coutume à la Direction Régionale, le second, à M. le Directeur du Service Central du Matériel.

Dans l'envoi de ces rapports, vous m'omettez pas d'indiquer les mesures immédiates que vous avez prises pour porter remède aux actes de sabotage enregistrés.

Les rapports en cause sont également à envoyer lorsqu'il s'agira d'une tentative de sabotage que vous aurez pu déjouer avant réalisation.

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction

[Signature]

M. Dore 28/8 23

M. Bixime 21/8 11

M. Dupas 21/8 31

Secrétaire *[Signature]* pour copie au
Personnel (M. Lennin)

Représenter aux ExP d'urgence

21.8.43

pt.

Fait le 21.8.43
[Signature]

Fait le 6/9 3800
[Signature]
Lapointe
Lange
Chopin
Mussat
Duch
Garnier

ML1

Nolay-le-Sec, le 7 Octobre 1943

PH/VE

9633-2/24

Monsieur 5 Chers

Suite à ma transmission MSP 96 du 24-8-43 de la lettre
126 P64 du 10-8-43 de M. le Chef de Service.

(à l'avenir)

Je vous prie de m'adresser, en 4 exemplaires, le rapport
prescrit concernant les avaries occasionnées au matériel par
actes de sabotage.

LE CHEF D'ARRONDISSEMENT
DU MATERIEL

Signé : Richard

MT/7

SNCF-MT/E

PERS

N° 196 Pb4

MNSP Entrée N° 8
N° 96
22/1/43

Paris, le 20 août 1943

DTRA
DML
DSVG (SRA)
Arrondissements

Conformément aux prescriptions de ma lettre n° 53 P.41/1 du 22.8.41, les Etablissements dès qu'ils ont connaissance d'un acte de sabotage ou de malveillance, doivent m'adresser directement d'urgence un exemplaire du rapport qu'ils auront établi à cette occasion pour me permettre de le faire suivre immédiatement à M. le Directeur de la Région; un autre exemplaire me parvient ensuite par la voie hiérarchique.

Je vous prie de prendre note que, dès à présent, il conviendra de m'adresser directement deux exemplaires de ce rapport au lieu d'un seul, le premier étant destiné comme de coutume, à la Direction Régionale, le second à M. le Directeur du Service Central du Matériel.

Dans l'envoi de ces rapports, vous n'omettez pas d'indiquer les mesures immédiates que vous avez prises pour porter remède aux actes de sabotage enregistrés.

Les rapports en cause sont également à envoyer lorsqu'il s'agira d'une tentative de sabotage que vous aurez pu déjouer avant réalisation.

P. Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
signé: KEUFER

N° 5090 PM

Copie transmise à :

Monsieur le Chef d'arrondissement du Matériel
de NOISY

ROMILLY
MOHON
NANCY

Monsieur l'Ingénieur, Chef des Ateliers d'EPERNAY

~~M. le Chef du Service m'ayant demandé de lui adresser un exemplaire de ces lettres ou rapports, vous voudrez bien prendre note de m'en faire parvenir copie en double exemplaire.~~

Paris, le 26 août 1943
Le Chef de la Division du Matériel

M. Dore

M. Brienne

Personnel - Copie aux ELP.

27.8.43

pt.

Brienne
En somme, il faut envoyer 2 ex.
directement au chef de service et 3 en
à l'arrondissement, dont 2 suivant à DML.

PARIS, le 17 Août 1943

Wagons S.G.W.

Constat de dommages
spéciaux
---Monsieur le Chef d'Arrondissement
à NOISY,
ROMILLY,
MOHON,
NANCY

Lorsqu'un wagon de grande capacité SGW (autre que ceux appartenant à la S.N.C.F.) aura subi une avarie consécutive à un fait de guerre, bombardement, tir de D.C.A., etc...) ou à un acte de sabotage (déraillement dû à un rail déboulonné, etc...) il devra en être dressé constat le plus rapidement possible, dans les conditions ci-après :

1er cas - un visiteur S.G.W. se trouve dans les environs du lieu de l'accident

C'est cet agent qui établira le P.V. de constat.

D'autre part, le Chef de l'Entretien SNCF auquel est rattaché le poste S.G.W. prendra connaissance du document et le contresignera après vérification.

(Il conviendra donc essentiellement, dans ce cas que l'Entretien SNCF se préoccupe de rechercher immédiatement si le visiteur SGW compétent a établi le constat.)

2e cas - Aucun visiteur S.G.W. ne se trouve dans les environs du lieu de l'accident.

Le procès-verbal sera rédigé et signé par le Chef d'Entretien; la rédaction en sera suffisamment précise pour servir de base à l'établissement d'un devis sommaire et on y mentionnera que les avaries résultant du fait de guerre ou de l'acte de sabotage. Enfin, ce P.V sera adressé sans retard à M. le Directeur de la SGW, 60, rue St-Lazare, à PARIS (9e) et une copie à la DML.

P. le Chef de la Subdivision
des Voitures et Wagons

B# 49664/3

signé : NIVELST.

Copie transmise à Messieurs les Chefs d'Etablissements
(LA VARENNE-VAIRES-PANTIN)

Noisy, le 19.8.43

Le Chef d'Arrondissement
du Matériel,

Copie: Wagonnage
Personnel
24.8.43.

CONSIGNE

indiquant les mesures à prendre pour s'assurer du bon ordre
des installations électriques et mécaniques des Ateliers

1°) But de la Consigne :

Dans le but de s'assurer qu'après la cessation du travail, les installations électriques et mécaniques des Ateliers sont en bon ordre, il a été décidé de faire effectuer une ronde de surveillance par le pompier guetteur électricien.

2°) Désignation des installations à visiter :A - Atelier d'Autorails

- 1° - Poste de transformation C.
- 2° - Abords du générateur d'acétylène.
- 3° - Tableau BT.
- 4° - Compresseur d'air comprimé.
- 5° - Chariot à niveau N° 1.

B - Magasin Général

- 1° - Compresseur d'air comprimé.
- 2° - Chaudière Belleville.
- 3° - Poste de transformation (B).
- 4° - Tableau BT.

C - Bâtiment du Montage

- 1° - Générateur de vapeur N° 63.
- 2° - Groupe convertisseur.
- 3° - Poste de transformation A.
- 4° - Tableau BT.
- 5° - Compresseurs d'air comprimé Ingersoll, Dujardin et Fives-Lille.
- 6° - Ponts roulants N° 1 et 2.
- 7° - Chariot N° 2.
- 8° - Abords du générateur d'acétylène.
- 9° - Chariot à niveau N° 3.

D - Bâtiments "Bureaux"

- 1° - Tableau BT.
- 2° - Poste de transformation D.

E - Bâtiment Peinture-Sellerie

- 1° - Chaufferie et groupe de secours.
- 2° - Tableau BT.
- 3° - Poste de transformation E.
- 4° - Chariot N° 4.

F - Chantier du Centre d'Apprentissage et Réfectoire

1° - Tableau BT.

G - Chantier extérieur

1° - Locomotive de manoeuvre.

2° - Pompe de secours Rateau.

3°) Exécution des rondes :

Une ronde sera effectuée tous les soirs (jours fériés compris) par le pompier guetteur électricien, à partir de 18 h.30.

Cette ronde sera faite dans l'ordre indiqué au § précédent.

4°) Contrôle des rondes :

Un carnet indiquant les installations à visiter sera établi par le Chef d'Atelier du Service Electrique ou, à défaut, M. BERTIN (CM²). Ce carnet sera pris par le pompier de ronde au Service Electrique et cet agent devra, devant chaque installation, indiquer son heure de passage et signaler, en regard, les anomalies constatées.

Le carnet sera remplacé ^{chaque matin} au Bureau du Service Electrique.

Le Chef d'Atelier du Service Electrique visera ce carnet tous les matins et fera les observations qu'il jugera utiles.

5°) Mesures à prendre en cas d'incident :

Si, au cours de sa ronde, l'agent constate un incident ou une anomalie quelconque, il prend les mesures qu'il jugera utiles, suivant les cas et fera prévenir l'agent supérieur de service si ses moyens d'action ne lui semblent pas suffisants.

M. THIERRY fera le nécessaire vis-à-vis des agents devant assurer ces rondes pour les initier aux mesures qu'ils seront amenés à prendre (coupure du courant, élimination d'engins suspects, etc...).

6°) Mesures à prendre par l'agent pour sa sécurité personnelle :

Il est ^{prescrit} ~~recommandé~~, à l'agent de ronde, d'être toujours muni de son masque et de son casque. En cas de danger aérien ou d'alerte aux avions, cet agent devra continuer sa ronde avant de se rendre au poste de guet qui lui est assigné. Ce n'est qu'en cas de danger imminent (tirs de D.C.A. très proche, passage d'avions) qu'il devra se mettre à l'abri dans la tranchée la plus proche de l'endroit où il se trouve.

NOISY, 9.8.43

Le Chef d'Arrondissement
du Matériel,

Le Chef de Magasin Principal,

R. Rolland

Stavelly

EICHE DE BONNE

....

- 3 -

FICHE DE ROUTE

Cette Consigne a été tirée à 6 exemplaires, numérotés de 1 à 6 et répartis comme suit :

- M. Doré 1 exemplaire, N° 1
- Agents supérieurs de service 2 exemplaires, N°s 2 et 3
- M. Dizy 1 exemplaire, N° 4
- M. Thierry 1 exemplaire, N° 5. M. Thierry fera le nécessaire vis-à-vis des agents chargés de l'exécution de cette Consigne
- Classement 1 exemplaire, N° 6.

Copie transmise à M. le Chef de l'entretien de l'Orsec
la Varenne
M. le Chef d'Entretien à Veires

en lui laissant l'initiative de prendre toutes mesures utiles
pour renforcer la surveillance des installations.

Copie à M. DORE pour établissement des notes intérieures
concernant Noisy.

Noisy-le-Sec, le 30 juillet 1943

LE CHEF D'ARRONDISSEMENT
DU MATÉRIEL

M. Letage

*Vu.
Personnel
a mes avis cette affaire
confidentiel n'est pas de la D.P.
elle n'est donc pas à classer
dans les dossiers militaires*

*30/7/43
Lorey*

Paris, le 26.7.43.

Tt 1447₂2089M. le Chef du Service du M/T.
Régions EST, NORD, OUEST, SUD/OUEST, SUD/EST

Plusieurs attentats récents dans les dépôts ou ateliers ont eu pour effet des détériorations de compresseur d'air.

Vous voudrez bien appeler l'attention des établissements sur la nécessité de surveiller particulièrement les installations de compression.

Le Directeur, signé : PONCET.

Copie à : MM. DAUCHY - BIAIS

M. RIMBAUD (KEUFFER)

27/7/43 signé : WISDORFF.

N° 78 DP

Transmis à M. le Chef d'Arrondissement à NOISY - ROMILLY -
MOHON - NANCY,
M. l'Ingénieur, Chef des Ateliers d'EPERNAY,

pour faire prendre toutes les mesures utiles pour éviter les actes de sabotage de ce genre.

3.8.43

Le Chef de la Division du Matériel
signé : BIAIS.

ET
49394/3

Copie transmise à Messieurs les Chefs d'Etablissements
(PARIS - OURCQ - LA VARENNE - VAIRES - PANTIN),

pour gouverner et prendre les dispositions utiles pour une surveillance très serrée des compresseurs d'air, des visites et des vérifications plus fréquentes devront être effectuées par le SCV en ce qui concerne les compresseurs de triage ou isolés, en particulier pendant la période de nuit. Les dispositions adoptées tant pour les compresseurs d'atelier que pour les autres devront faire l'objet de consignes dans l'exemplaire devra m'être adressé au plus tard pour le 23 courant.

Copie M. Briouin
Bien du Personnel 11/8/43.

Meisay-le-Sec, le 30 juillet 1943

CONFIDENTIEL

NE 110 MBSP/1

Monsieur le Chef de la Division
du Matériel,

Objet :

Mesures de précaution
contre les sabotages

Suite à votre demande téléphonique du 29 courant.

- 1) Nous prenons note d'intensifier la surveillance intérieure et le contrôle éventuel des personnes étrangères circulant dans l'atelier.
 - 2) Nous prenons nos dispositions pour interdire de façon permanente l'accès des 2 compresseurs situés dans un local fermé. Malheureusement, nous ne pouvons rien faire dans cet ordre d'idée pour nos 2 gros compresseurs de l'atelier d'ajustage.
 - 3) Nous ferons assurer une surveillance spéciale sur les installations importantes (sous-stations, ^{combustibles} ponts roulants, transbordeurs) et prenons toutes dispositions utiles pour fermer les bâtiments en période de cessation de travail.
 - 4) Sont désignés comme responsables de l'exécution des mesures de surveillance :
- | | |
|----------------|------------------------------------|
| MM. VALLANCIEN | = ensemble de l'Arrondissement |
| MANTEAU | = ensemble des Ateliers |
| MAUTHE | = peinture - sellerie |
| ECURTOIS | = montage - wagonnage |
| BILLIANT | = ajustage - ferblanterie - forges |
| THIERRY | = menuiserie, service électrique |
| BOUSSON | = autorails |
| CHAIX | = Entretien de l'Ourcq |
| TARDY | = Entretien de Vaires |
| AUBLIN | = Entretien de La Varenne |

5) Clotures

La cloture séparant les ateliers du dépôt est une palissade facile à franchir. Nous ne voyons pas la possibilité d'améliorer cette situation.

A l'Ourcq, l'Entretien n'est pas fermé du côté des principales et il existe des trous dans la palissade côté canal.

A Vaires, la cloture est en très mauvais état malgré de nombreux signalements au Service V.B.

6) Nous ne voyons pas d'inconvénient à ce que le S.S.G. intensifie le contrôle des musettes. A notre connaissance, une telle fouille n'a jamais eu lieu à l'entrée des Etablissements.

NOTE

adressée à Messieurs MANTEAU
COURTOIS
BOUSSON
BILLIANT
THIERRY
MAUTHE

Dans les circonstances actuelles, il importe de prendre toutes mesures de précaution utiles pour que nos installations ne soient l'objet d'aucune tentative de destruction, ni même de détérioration.

A cet effet, je charge :

M. MANTEAU,	pour l'ensemble des Ateliers,
M. COURTOIS,	pour les secteurs Voitures et Wagons,
M. BOUSSON,	-d°- Autorails,
M. BILLIANT,	-d°- Ajustage, Ferblanterie, Forges
M. THIERRY,	-d°- Menuiserie, Soc Electricque,
M. MAUTHE,	-d°- Peinture, Sellerie,

- de veiller à la stricte application des consignes existantes;
- d'exercer ^{et de faire exercer} une surveillance discrète, mais soutenue, ^{durant les heures de travail} autour des points sensibles, tels que sous-stations, compresseurs, ponts roulants, transbordeurs, générateurs d'acétylène, etc.;
- d'assurer le contrôle éventuel de l'identité des personnes étrangères circulant dans l'enceinte des Ateliers.

Vous voudrez bien me tenir au courant des dispositions particulières que vous aurez pu être amenés à prendre.

NOISY, 11.8.43

Le Chef d'Arrondissement
du Matériel,

R. Ballan

MNSP

Entrée NS de NOISY

N° 56

ROMILLY

MOHON

NANCY

28 MAI 1943

Suite à transmissions 22 Pbl et 1351-J
des 8 et 15 courant.

A l'avenir les états des avaries consécutives aux actes de sabotage ne devront plus être adressés au Bureau du Personnel, comme demandé par la transmission 22 Pbl ^{et 1351-J} mais à ma Division chargée de centraliser les états.

Les renseignements relatifs aux avaries de matériel par attaques aériennes d'une part, et par actes de sabotage d'autre part, devront me parvenir au fur et à mesure que les incidents se produiront et dans le plus bref délai (au plus tard 48 heures après l'incident) à partir du 1^{er} Juin.

PARIS, le 27 MAI 1943

Le Chef de la Subdivision des Voitures et Wagons

- Remarque : pour transmission, voir comme demandé*
- M. Lohé 1/6
 - M. Bonnaire 1/6
 - M. Maréchal 1/6

*Secrétaire : prendre accord avec le Personnel
Personnel pour l'envoi de ces états*

28.5.43

Copie 5 chefs de service
Copie 5 chefs de service

15.5.43
15.5.43

Remarque : pour transmission, voir comme demandé
Remarque : pour transmission, voir comme demandé

LT/12

PARIS, le 21 mai 1943

SNCF
SERVICE CENTRAL
DU MATERIEL

Monsieur le Chef du service
du Matériel et de la Traction

N° 24040/62

Régions EST

TW

NORD

N° 24040/59

OUEST

SUD-OUEST

SUD-EST

Par lettres mêmes numéros du 4 mai 1943 nous vous avons demandé de nous adresser les renseignements statistiques sur les véhicules avariés par attaques aériennes et par actes de sabotage.

Les dates d'envoi des renseignements (8 et 23 de chaque mois pour le demi-mois précédent) sont absolument impératives car nous sommes tenus de les fournir à des dates également impératives à l'autorité supérieure.

Pour pouvoir nous renseigner en temps utile il faut que vos Services locaux vous adressent les renseignements à mesure que les incidents se produisent. (Noter que les renseignements relatifs à la classification "réparables" "irréparables" ainsi que l'estimation des dommages sont très approximatifs et doivent être appréciés dès la première enquête). Ces renseignements seront enregistrés à mesure de leur arrivée sur un cahier à votre service régional et il suffira pour nous renseigner de nous adresser à la date prescrite les renseignements que vous aurez reçus depuis la situation précédente; de cette façon on sera certain de ne rien omettre et quelques retards isolés n'auront que peu de répercussions sur l'ensemble.

TRES RUC DEMANDE

Le Directeur
signé: FONGET

Communication N° 24.288 C 31
du 12-5-43

M. BIAIS

Suite à Communication N° 24272 C 31
du 21 écoulé.

(8 J.)

P. le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
signé: DAUCHY

LT/12

SNCF

SERVICE CENTRAL
DU MATERIEL

PNEUMATIQUE

PARIS, le 19 mai 1943

N° 24040/59 TW

Monsieur le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
de la Région de l'EST
du NORD
de l'OUEST
du SUD-OUEST
du SUD-EST

Les autorités supérieures nous réclament la réponse à notre lettre même numéro du 4.5.43 relative aux avaries du matériel roulant suite aux actes de sabotage.

Prière de nous adresser réponse d'extrême urgence (au besoin renseignements approximatifs par téléphone relatifs au nombre de véhicules accidentés pendant la période du 16 au 30 avril).

Je vous rappelle que, par la suite, les renseignements doivent nous parvenir sans faute aux dates indiquées (8 et 23 de chaque mois).

Très recommandé

P. le Directeur
signé: PICARD

Transmission
du 20 mai 1943
M. RIMBAUD (KEUPFER)^T
signé: WISDORFF

2 lettres
1 copie de lettre
2 modèles
5 états dont 3 en 2 ex.
Communication N° 24.272 C 31
du 21.5.43
M. BIAIS

Les renseignements demandés par la correspondance ci-jointe seront dorénavant à centraliser par votre Division et à transmettre au Service Central T par l'intermédiaire du Secrétariat.
(8 j.)

P. le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
signé: DAUCHY

Paris, le 4 mai 1943

TECHNIQUE

MN 1108

Monsieur le Chef du Service du Matériel
et de la Traction de la Région EST, NORD,
OUEST, SUD-OUEST, SUD-EST,

Il convient d'enregistrer une documentation relative aux avaries du matériel roulant consécutive aux actes de sabotage.

Cette documentation nous sera adressée deux fois par mois:

- le 23 (délai de rigueur) pour la période du 1er au 15 du mois en cours
- le 8 (délai de rigueur) pour la période du 15 au dernier jour du mois précédent

En outre, vous aurez à nous adresser une documentation récapitulative depuis le 1er Juillet 1942.

Ces renseignements nous seront adressés suivant état du modèle ci-joint.

Le Directeur
signé: PONCET

Transmission N°

6.5.1943

M. RIMBAUD (KEUFFER) T

Signé: DAUCHY

N° 22 Pbl

Messieurs le Chef de la Division du Matériel
les Chefs Arrondissements de Matériel

Chacun des arrondissements de matériel devra adresser au Bureau du Personnel, pour le 5 et le 20 de chaque mois, dernier délai, un état du modèle ci-joint en double exemplaire.

Le premier état à établir visera la période du 1.7.42 au 15.5.43 et devra me parvenir le 20 courant.

Paris, le 8 mai 1943

Le Chef du Service du Matériel
et de la Traction
signature

N° 47823/35

Copie transmise à Messieurs les Chefs d'Etablissements
(PARIS - OVRQC - LA VARENNE - VAIRES - PANTIN)

pour prendre note de m'adresser pour les 3 et 18 de chaque mois, un état du modèle ci-joint en 3 exemplaires (feuille navette si "néant")

Le premier état me renseignera sur la période du 1.7.42 au 15.5.43 et devra me parvenir le 18 courant.

Meisy, le 12 mai 1943

Le Chef d'Arrondissement
du Matériel

Copie: MONTAGE - WAGONNAGE - AUTORAILS
M. CAILLIEZ

- 1 -

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service Central
du Matériel

Paris, le 4 Mai 1943

N° 24040/59 Tw

-1-

Monsieur le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
de la Région EST, NORD, OUEST,
SUD-OUEST, SUD-EST,

Il convient d'enregistrer une documentation relative aux avaries du matériel roulant consécutives aux actes de sabotage.

Cette documentation nous sera adressée deux fois par mois:

- le 23 (Délai de rigueur) pour la période du 1er au 15 du mois en cours
- le 8 (délai de rigueur) pour la période du 16 au dernier jour du mois précédent.

En outre, vous aurez à nous adresser une documentation récapitulative depuis le 1er Juillet 1942.

Ces renseignements nous seront adressés suivant état du modèle ci-joint.

Transmission N°

LE DIRECTEUR

6.5.1943

signé: PONCET

M. RIMBAUD (KEUFFER)^T

signé: DAUCHY.

N° 22 Pbl Messieurs le Chef de la Division du Matériel
les ~~Chefs des~~ Arrondissements de Matériel,

Chacun des arrondissements de Matériel devra adresser au Bureau du Personnel, pour le 5 et le 20 de chaque mois, dernier délai, un état du modèle ci-joint en double exemplaire.

Le premier état à établir visera la période du 1.7.42 au 15.5.43 et devra me parvenir le 20 courant.

Paris, le - 8 MAI 1943

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,

M. Besonnes
M. Marteau
Secrétaire: copie aux S et P qui doivent envoyer les états joints le 3 et 18 de chaque mois
note les dates d'envoi des états
91 MAI 1943

Paris le 23 avril 1943

N° 1092 J

Monsieur le Chef d'Arrondissement
à NOISY
SOUILLY
MOHON
NANCY

Monsieur l'Ingénieur, Chef des Ateliers
d'EPERNAY

Suite à ma lettre n° 668 bis J du 24 mars 1943

Veuillez me faire parvenir, pour le 15 de chaque mois, dans la forme du tableau ci-joint, un état indiquant les dommages causés au matériel roulant par des attaques sérielles dans le mois précédent.

Cet état me sera adressé même néant.

Le Chef de la Division
du Matériel

CZ. N° 47565/36 Copie transmise à Messieurs les
Chefs d'Etablissements (PARIS-CURCQ-
LA VARENNE-VAIRES-PANTIN)

Les renseignements demandés seront à m'adresser le 15 de chaque mois, état en 2 exemplaires ou feuille navette si "néant".

Noisy, le 29 avril 1943
Le Chef d'Arrondissement
du Matériel

Copie: MONTAGE } pour prendre note de
WAGONNAGE } renseigner le Secrétaire
AUTORAILS } riat le cas échéant.
M. CAILLIET, pour suivre.

Suite
13515 du 15.5.43
au Personnel

DOMMAGES CAUSES AU MATERIEL ROULANT PAR ATTAQUES AERIENNES

Date et heure	Lieu	Nature de l'attaque	Avaries	Evaluation des dommages (approximative)	Observations
	(1)	(2)	(3)		

(1) Préciser sur voie principale (numéro du train)
en gares.

en ateliers ou entretiens ou usine I.P.

(2) Préciser bombes explosives, incendiaires, mitrillage.

(3) Préciser le nombre de véhicules avariés, distinguer le nombre de
véhicules réparables ou irréparables.

fonctionnement des services n'étant couvertes qu'après le début du travail.

- 22) A la fin du service - Faire fermer 5' avant la sortie par un dirigeant, les portes des Ateliers, par lesquelles on ne devra pas passer.

-Des gradés sont actuellement désignés pour faire des rondes de sécurité aussitôt la sortie du personnel. Ils seraient en outre chargés de s'assurer que l'itinéraire prescrit est bien suivi et signaleraient les délinquants.

En outre, un avis au personnel serait affiché dans les divers ateliers pour signaler les sanctions sévères que les contrevenants pourraient encourir.

Par ailleurs une surveillance fréquente et inopinée des clôtures nous séparant du domaine de la Traction et de l'Exploitation est exercée aussi bien de jour que de nuit pour en empêcher ou réprimer les escalades.

-A nos Ateliers les garages à vélos placés à proximité de la loge du concierge sont constamment sous la surveillance de celui-ci. En outre la sortie et la rentrée des agents s'effectuant à la même heure il y a beaucoup moins de risque de vols de bicyclettes.

-Enfin en ce qui concerne les chantiers du Service de la Voie à l'intérieur des Ateliers, les mesures envisagées sont déjà en application à nos Ateliers. Lorsqu'une équipe du Service V.B vient exécuter des travaux, le dirigeant vient avec son équipe signaler son arrivée au bureau de pointage; il conduit ensuite celle-ci au lieu de travail. La sortie s'effectue également sous la conduite du Chef d'équipe.

II - ENTRETIEN DE VAINES

Contrôle des issues - L'accès à l'Entretien de VAINES n'est officiellement autorisé que par une seule issue (entrée et sortie), c'est le portillon du côté de la rue de l'Abattoir. Ce portillon est gardé par un surveillant.

Le chantier de l'Entretien comporte en outre deux autres sortes d'issues possibles :

- 19) Le passage du caeriot transbordeur, le long de la voie dite du T 17,
- 20) Les voies d'entrée et de sortie des véhicules de l'Entretien côté triage.

Normalement ces 2 issues ne sont pas gardées.

Afin d'éviter des sorties éventuelles, nous vous proposons :

- 19) L'implantation d'avis auprès de chacun de ces passages interdisant la sortie aux agents sous peine de sanctions graves,
- 22) Le contrôle inopiné de ces issues par des dirigeants de

12 MNSP/12

e l'Arrondissement de Noisy-le-Sec
à Monsieur le Chef de la Division du Matériel
18 Mars 1942

Suite à lettre n° 19 PT 42/T du 12/3/42 de M. le Chef du Service
votre transmission 1577 PM du 13/3/42.

Je vous indique ci-après le résultat de l'examen auquel nous
venons de procéder en vue de l'application éventuelle des mesures
envisagées par M. le Directeur.

I - Ateliers de NOISY-le-SEC

-Le pointage des agents à l'arrivée et au départ se fait au cadre
à jetons par un dirigeant responsable. Ce pointage n'est pas possi-
ble aux vestiaires étant donné que les armoires ne peuvent être
groupées faute de bâtiment approprié.

La visite des paquets se fait actuellement par sondage aux
3 issues des Ateliers:

- 1) Entrée principale
- 2) Quai du train ouvrier
- 3) Porte 80 (autorails)

où existe déjà un service de surveillance, que nous avons d'ailleurs
accru depuis peu en vue de parer aux actes de sabotage.

Nous rendrons ces visites encore plus fréquentes en renforçant
de temps à autre inopinément le contrôle par des gradés désignés à
cet effet.

-Les chemins réglementaires sont portés à la connaissance du
Personnel par des consignes affichées. Dans nos Ateliers les itiné-
raires ne peuvent prêter à équivoque et il nous semble qu'il ne soit
pas nécessaire de créer un jalonnement spécial sur le terrain.

-Afin qu'il ne puisse être dérogé à ces prescriptions les mesures
suivantes pourraient être prises :

- 1°) à la prise de service -Afin d'obliger les agents à suivre le
chemin prescrit pour entrer dans l'une des sections d'atelier res-
pectives, seules les portes y donnant accès seraient ouvertes
pour l'entrée du personnel. Les autres portes utiles pour le

de l'Entretien n'avaient en cas d'infraction par des agents une retenue minimum de 1/12 sur les gratifications.

Surveillance à la sortie - En dehors de la surveillance du gardien, il y aurait lieu d'établir à la sortie de l'Entretien, 3 ou 4 fois par semaine, des fouilles sur un certain nombre d'agents par deux dirigeants désignés à cet effet.

Itinéraire à suivre - Le seul itinéraire possible est celui désigné par une consigne locale affichée à l'entrée de l'Entretien et pour lequel aucune confusion n'est possible.

Laissez-passer - A l'Entretien de VAILLIS, le système des laissez-passer pour les agents étrangers au M.T. est difficile à instituer. Les entrées sont diverses et largement ouvertes côté Exploitation. Par ailleurs les agents appelés à pénétrer à l'intérieur même de l'Entretien sont nombreux. Néanmoins nous prescrivons à nos dirigeants d'exercer une surveillance active et permanente sur les allées et venues de personnes étrangères et de contrôler leurs travaux à l'intérieur de l'Etablissement.

Surveillance des bicyclettes - Notre Entretien travaille à des heures bien déterminées. L'abri à bicyclettes se trouve sous la surveillance constante du gardien du portillon, le laissez-passer spécial ne nous paraît utile. Nous n'avons jusqu'à présent pas eu d'ennuis à ce sujet.

Chantier de réparation rapide du triage

Ce chantier n'est pas clos, il se trouve inclus dans l'enceinte même de l'Exploitation. Dans ces conditions il nous paraît difficile, sinon impossible de faire exercer un contrôle rigoureux des sorties. Les agents de ce chantier, d'ailleurs en faible nombre (10 à 20 maximum) se trouvent sous la surveillance directe de l'Exploitation et du S.S.G. au même titre que nos visiteurs. Nous prescrivons à nos dirigeants locaux d'effectuer des contrôles inattendus au moment du départ des agents du vestiaire.

Copie à M. BRIONNE
Pointage

Noisy-le-Sec, le 18 Mars 1942

P n880M

M. Piquet

Société Nationale
des
Chemins de fer Français

Paris, le 23 octobre 1941

Direction Régionale
de l'Est

ORDRE REGIONAL n° 92

Col.
Aff.

Nm 40

A plusieurs reprises, à la suite d'actes de sabotages perpétrés dans les emprises, le personnel ne s'est pas conformé aux instructions qui prescrivent :

- d'une part, d'aviser immédiatement les Autorités allemandes de l'acte de sabotage constaté,
- d'autre part, d'attendre, dût-on surseoir à cet effet à la reprise de la circulation, l'ordre de l'E.B.D. pour rétablir les choses en état.

J'insiste de la façon la plus pressante pour que le personnel ne perde pas de vue ces prescriptions, les agents par la faute desquels la situation des lieux serait modifiée, hors le cas de danger imminent ou la nécessité de porter secours à un blessé, risquant d'être considérés par les Autorités allemandes comme complices des saboteurs.

Le Directeur de l'Exploitation,

R E N A R D

15 octobre 1941

Service Central des
Installations FixesConfidentielleActes de sabotage commis
dans les emprises du che-
min de fer.-Vtv 11220-1
S-760Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région de l'Est,

La lettre n° 15 Sp-980 du 27 août 1941 de M. le Directeur du Service Central du Mouvement, vous a rappelé certaines instructions données en vue de prendre toutes dispositions utiles pour que, en cas de sabotage reconnu ou présumé, commis sur les installations ferroviaires, dans les emprises du Chemin de fer et sur le territoire de la W.V.D. de Paris :

1°) l'incident soit signalé sans délai à l'E.B.D. compétente qui indiquera les mesures à prendre.

2°) en attendant la décision de cette E.B.D. aucune modification ne soit apportée à l'état des lieux ou du matériel sauf s'il s'agit de porter secours aux blessés.

La W.V.D. de Paris vient de nous aviser que "pour exclure toute hésitation, il faut entendre, par installations ferroviaires, tous les bâtiments et autres installations fixes y compris leurs dépendances, toutes les installations de voie, de signalisation, de téléphone, et de télécommunication, ainsi que toutes les locomotives et véhicules".

D'autre part, la W.V.D. précise que "les tentatives de sabotage ne se limitant pas au territoire du Grand-Paris, il y a lieu d'exercer la surveillance la plus rigoureuse même dans les gares peu importantes dans l'ensemble du ressort de la W.V.D. de Paris et de tenir les E.B.D. au courant des mesures prises".

Je vous prie de répercuter ces deux précisions à tous les Services intéressés de votre Région, pour exécution conforme.

Il a été précisé également, en ce qui concerne l'isolement des lieux de sabotage "qu'il y a lieu dans chaque cas de s'adresser immédiatement à l'E.B.D. intéressée pour qu'elle décide des mesures à prendre et de barrer le lieu même du sabotage" c'est-à-dire prendre toutes dispositions utiles pour en interdire l'accès au public (voyageurs, personnes étrangères au chemin de fer, agents dont la présence n'est pas nécessaire).

La W.V.D. a indiqué qu'"il peut être possible par exemple, lors d'un acte de sabotage commis aux transmissions de signaux ou de fils téléphoniques, n'ayant entraîné aucune avarie de la Voie, que la circulation des trains puisse être maintenue par les voies habituelles", mais en accord toutefois avec l'E.B.D. intéressée.

Ces commentaires n'étaient pas destinés pour illustrer auprès des Services d'exécution dans quel esprit il y a lieu d'appliquer cette consigne de la W.V.D.

A cette occasion, la W.V.D. de Paris demande que, dans leur ressort, les Régions se conforment sans délai aux instructions et demandes complémentaires que peuvent leur adresser les E.B.D.

Il a toujours été bien entendu que dans ces cas, les Services Régionaux doivent passer immédiatement à l'exécution des mesures imposées quitte, par ailleurs, à discuter de ces mesures avec les E.B.D. ou même, le cas échéant, à soumettre à leurs supérieurs hiérarchiques, avec toutes justifications nécessaires, celles qui leur paraîtraient dépasser le cadre de nos obligations et pour lesquelles un accord n'aurait pu intervenir avec l'E.B.D. intéressée.

signé : PORCHEZ

N° 79 PH/CE Copie à M. H. Monnet (Landeau)
Dandry
Secrétaire

Suite à mes transmissions précédentes
Tous aurez à présenter dans tous les cas la délégation technique et ne devez rien commencer sans un ordre de l'E.B.D. ou un ordre écrit de l'agent local de surveillance.

21.10.41

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
Signé : Wisdorff

N° 764 SD Monsieur le Chef d'arrondissement de Reims - Romilly
Motigny - Vernoy
Monsieur l'Ingénieur Chef des ateliers d'Épernay
Pour première note et comme suite à mes précédentes transmissions

MNSP Entrée NS
N° 662

du 27 10 41

Paris le 25 octobre 1941

M - (c. chef) + 3 M. Dore
Bressana
Pour première note M. Landeau

Ny 28 10 41

fact 8 28 10 41

a) s'efforcer, s'il en est encore temps, de limiter les conséquences de l'acte, par exemple en éteignant une mèche en train de brûler ou en maîtrisant un incendie avant qu'il ait pris de l'extension.

b) s'il y a danger ou présomption de danger pour la sécurité des trains, couvrir le point dangereux dans les conditions réglementaires.

c) secourir les victimes s'il y en a.

d) prévenir par les moyens les plus rapides (piétons, cycliste, téléphone) la gare ou le poste le plus voisin. Si l'agent se trouve à proximité d'un téléphone de pleine voie relié au P.R., il lui suffit d'aviser cet organe qui répercute l'information à la gare ou au poste le plus voisin du lieu où l'acte de sabotage a été découvert.

Au cas où l'acte est découvert par un agent faisant partie d'une équipe constituée dont le chef est présent, l'initiative et la responsabilité des mesures qui précèdent incombent à ce Chef.

Dans le cas particulier où ce sont des agents appartenant au personnel d'accompagnement ou de conduite d'un train en marche qui constatent un acte de sabotage, si celui-ci constitue un danger pour le train lui-même, les mesures utiles doivent être prises pour écarter ce danger, le cas échéant, après avoir provoqué l'arrêt du train.

Si le danger n'est pas imminent, le train doit continuer jusqu'à la première gare où l'alarme doit être donnée et où on doit attendre des instructions.

Au cas où cette première gare ne serait pas ouverte au service, le train doit, néanmoins, s'y arrêter et le Chef de gare doit être alerté.

Si l'acte de sabotage constitue un danger pour les trains circulant sur les autres voies, il y a lieu d'observer les prescriptions réglementaires et, en particulier, celles de l'Article 115 du Règlement Bleu.

Le train dont l'arrêt a dû être provoqué dans ce cas doit reprendre sa marche dès que possible jusqu'à la gare ou au poste le plus proche où l'alarme doit être donnée.

Lorsqu'un train est arrêté dans une gare pour y attendre les instructions dans les conditions indiquées plus haut, il doit, si c'est possible, être garé afin de dégager les voies principales.

Article 3 - Mesures à prendre pour éviter toute modification à l'état des lieux.

Qu'il s'agisse d'une tentative ou d'un acte de sabotage, les lieux où les faits ont été constatés doivent être autant que

possible isolés et aucune modification ne doit y être apportée, non plus qu'au matériel, jusqu'à l'arrivée des autorités allemandes sauf pour éviter un danger nouveau ou pour porter secours à des blessés.

En particulier, la circulation doit être interrompue immédiatement sur la voie (ou les voies) affectée par l'acte ou la tentative de sabotage, quels que soient l'heure où les faits se sont produits, celle à laquelle ils ont été connus, le délai qui a pu s'écouler entre ces deux heures et même si des trains ont pu circuler dans l'intervalle. Par contre la circulation doit être maintenue sur les voies non affectées par l'incident.

Si l'acte de sabotage vise une installation fixe ou une machine, le fonctionnement de cette dernière doit être suspendu aussitôt dans les mêmes conditions que ci-dessus.

La circulation interrompue (ou le fonctionnement d'une installation arrêtée) dans les conditions ci-dessus ne peut être reprise que sur l'ordre de l'E.B.D. reçu de la D.T. soit directement, soit par l'intermédiaire du P.R.I. ou sur l'ordre de l'U.B.A. (1)

Un train arrêté en pleine voie ou garé ne doit reprendre sa marche que dans les mêmes conditions, si le sabotage intéresse directement l'un des véhicules qui le composent.

Si un détournement ou un transbordement est nécessaire, l'entente doit être réalisée au préalable avec l'E.B.D. par l'intermédiaire de l'U.B.A.

Article 4 - Avis à donner

Indépendamment des avis à donner conformément au "Tableau de Premiers Avis" dans le cas où l'acte de sabotage a eu des conséquences prévues dans le dit tableau, les dispositions suivantes sont à observer :

Tout acte ou tentative de sabotage porté à la connaissance d'une gare comme il est prévu à l'Article 1 doit être immédiatement signalé par ses soins au Service de Surveillance Allemand le plus proche, au P.C. ou à la Permanence et à la Police française locale.

.....

(1)

Dans le cas d'un grand atelier ou établissement, le fonctionnement des installations arrêtées peut aussi être repris sur l'ordre écrit des agents de surveillance allemands.

Le P.C. ou la Permanence répercute sans délai cette information:

- d'une part à la Zugleitung et à l'U.B.A. intéressés.
- d'autre part au P.R.I.
- enfin au Service de Liaison auprès de l'E.B.D. (sur le territoire de l'E.B.D. Paris-Est, le P.R.I. retransmet d'office au Service de Liaison les renseignements reçus).

Confirmation écrite à la signature du Directeur doit être adressée à l'E.B.D. dans les 24 heures à la diligence du Service sur les installations duquel a eu lieu l'acte (ou la tentative) de sabotage.

Le Directeur de l'Exploitation,

R E N A R D