

L89L1213

Mesures à prendre en cas d'alerte  
circulation des trains

TRADUCTION  
-----

Le Mans, le 16/5/1944

à l'Arrondissement Exploitation,  
Le Mans

OBJET - Changement de machine pour les trains de troupes; munitions  
et de combustibles.

Pour diminuer le danger pour les gares du Mans local et  
Triage lors des attaques aériennes, je vous demande de faire le  
nécessaire pour que les trains de troupes, de munitions et de  
combustibles ne changent pas de machine au local et au triage du  
Mans, mais dans une gare avant Le Mans.

Si, malgré cela, dans certains cas, on ne pouvait empêcher  
que le changement de machine ait lieu au Mans ~~ou~~ local ou triage, le  
règlement par lequel la machine doit, de toutes façons, rester sur  
le train jusqu'à ce que la nouvelle machine puisse être attelée,  
doit être absolument respecté.

signé : HENN REICHSBAHN RAT

-----  
EX.O.-5e Arrdt

Le Mans, le 25 Mai 1944

-----  
P.C.IV

Copie transmise à Arrondissement TRACTION

-----  
Dr.G.C.2

LE MANS

*A titre d'information et  
pour exécution sur ce qui le concerne -*

Le Chef d'Arrondissement :

*RAD*

*P.C.  
par  
26/5*

*M*

*Copie transmise à tous dépôts*

*Punché note, exécution et avis au personnel de conduite*

*Le Mans le 26/5/44*

*(7)*

Paris, le 25 Mai 1944

## Arrondissement Fraction du MANS

Je vous envoie ci-joint une note de M. le Directeur Général sur la sécurité des trains en marche pendant l'alerte aux avions.

En ce qui concerne le service de la Fraction les 2 points à retenir sont les suivants :

1°) Toute équipe et sa machine arrivent dans une gare où elles doivent normalement relayer peuvent être appelées à continuer leur train dès l'arrivée jusqu'à une gare au-delà où le relais sera reporté. Elles doivent donc être en mesure de continuer.

2°) Les mécaniciens des trains de voyageurs s'appuyant d'un centre menacé d'une attaque ne doivent pas hésiter, lorsque le signe précurseur de cette attaque leur apparaît, à arrêter d'office leur train se dirigeant vers le point menacé.

Le Mans, le 26 Mai 44

Transmis à  
Arrondissement Exploitation du MANS,

Ml.

extrait d'une note MTO tr 11 du 25.5.44 ET COPIE  
d'une note concernant les mesures à prendre en cas  
d'alerte pour assurer la protection des usagers.  
A titre d'information.

.....  
" Je vous prie de donner à votre personnel les  
instructions nécessaires sur ces deux points et  
de vous entendre avec votre collègue Exploitation  
pour que dans les gares de relais susceptibles  
d'être bombardées la machine arrivante ne soit  
pas coupée tant qu'on n'a pas la certitude que la  
machine de reprise est à pied d'oeuvre."

Le Chef d'Arrondissement :

Paris, le 25 Mai 1944

Deloitte 6  
M. Laine 1  
M. Jany 1  
Ch. Lemaire 1  
Ch. Charley 1  
Ch. Laine 1

TOUS APPROCHISSEMENTS Traction  
Paris le Mans Saintes  
Rouen Nantes  
Caen Rennes

Je vous envoie ci-joint une note de M. le Directeur Général sur la sécurité des trains en marche pendant l'alerte aux avions.

En ce qui concerne le service de la Traction, les 2 points à retenir sont les suivants :

1/ Toute équipe et sa machine arrivent dans une gare où elles doivent normalement relayer peuvent être appelées à continuer leur train dès l'arrivée jusqu'à une gare au-delà où le relai sera reporté. Elles doivent donc être en mesure de continuer.

2/ Les mécaniciens des trains de voyageurs s'approchant d'un centre menacé d'une attaque, ne doivent pas hésiter, lorsque le signe précurseur de cette attaque leur apparaît, à arrêter d'office leur train se dirigeant vers le point menacé.

Je vous prie de donner à votre personnel les instructions nécessaires sur ces 2 points, et de vous entendre avec votre collègue Exploitation pour que dans les gares de relai susceptibles d'être bombardées la machine arrivante ne soit pas coupée tant qu'on n'a pas la certitude que la machine de reprise est à pied d'œuvre.

**TRACTION**  
N° 283  
16/5/44  
Mans

INGENIEUR EN CHEF  
Chef de la Division de la Traction

F.  
bechant a  
et pour  
de plans

*[Signature]*

La lettre E 36 L 2 Bmasle du 9 courant de la H.V.D. Paris prescrit diverses mesures à prendre en cas d'alerte, pour la protection des usagers des trains D et SF, mesures qui sont applicables à partir du 15 Mai courant sur l'ensemble du territoire français.

Des mesures analogues doivent être appliquées aux trains de voyageurs français.

Je résume ci-après les dispositions à observer suivant les lieux et les catégories de trains.

### Etat d'alerte

#### 1°) Gares de Paris.

##### Au départ

##### a) Trains S.F.

Ne sont expédiés qu'après alerte, au moment indiqué par le Service allemand de surveillance.

##### b) Trains D (express allemands)

Sont expédiés sur les indications du Service allemand de surveillance.

##### c) Trains de voyageurs français autres que "Banlieue".

Sont, en principe, expédiés à l'heure obligée. Toutefois, si l'alerte est survenue un certain temps avant l'heure obligée, les trains sont maintenus à quai jusqu'après l'alerte et pendant le temps nécessaire aux usagers pour arriver en gare; la décision appartient au chef de gare qui fixe l'heure de départ compte-tenu des circonstances et des besoins de la circulation.

##### d) Trains de banlieue.

Sont expédiés, à l'heure, en principe. Peuvent être retardés, suivant les dispositions d'une consigne d'arrondissement, les derniers trains d'une série ou de la journée.

La mise à l'abri des usagers incombe éventuellement, pour les trains allemands, aux services allemands, pour les trains français à la police. Le Personnel de la S.N.C.F. n'a pas à intervenir à ce sujet.

A l'arrivée, les voyageurs sont prévenus par haut-parleur de l'état d'alerte.

#### 2° - Gares de province

##### A - Gares originaires -

##### a) Trains S.F et trains D.

Sont expédiés autant que possible, à l'heure réglementaire, après entente avec le service allemand de surveillance.

##### b) Trains français autres que banlieue.

Sont expédiés à l'heure obligée.

##### c) Trains de banlieue.

Sont expédiés à l'heure obligée.

##### B - Gares de passage sans relais -

Toutes catégories : expéditions à l'heure obligée ou dès la fin du service qui est activé au maximum.

.....

C - Gares de relais -

Toutes catégories : la machine de relais doit être à disposition en temps utile, sinon, la machine arrivant continue la remorque jusqu'à une station d'au delà, où se fera le relais.

Attaque imminente et gares désignées comme susceptibles d'être bombardées.

Les gares considérées comme étant menacées d'être bombardées seront désignées par les E.B.D. D'autre part, l'attaque imminente est caractérisée entre autres indices, par la projection de fusées prémonitrices, de bombes éclairantes, le tir de la D.C.A. à proximité immédiate, la chute de bombes dans le voisinage.

En cas d'alerte dans les gares désignées par les E.B.D. d'attaques imminentes dans les autres gares, les trains SF, D, voyageurs français sont expédiés immédiatement, même en avance sur l'heure obligée, quelles que soient les prescriptions réglementaires en matière de circulation des trains en avance, sous réserve, bien entendu, d'avoir la voie sur vu.

La circulation en avance est limitée, soit à une station d'aval, soit à un poste de cantonnement intermédiaire, mais au besoin, le train sera piloté par un agent chargé de veiller au point d'arrêt exceptionnel à l'exécution des mesures de protection. Les P.N. seront prévenus si possible, par téléphone; à défaut, le mécanicien redoublera d'attention et actionnera longuement le sifflet à l'approche des P.N.

Les trains à relayer continueront immédiatement avec la machine arrivants, le relais étant reporté dans une gare au delà.

Les trains de voyageurs s'approchant, en cas d'alerte, des gares désignées par les E.B.D. ou des gares menacées par une attaque imminente seront arrêtés par aux signaux d'arrêt les plus avancés de ces gares. En outre, les gares et postes voisins d'un centre menacé d'une attaque n'hésiteront pas, lorsque les signes précurseurs de cette attaque leur apparaîtront, à arrêter d'office les trains se dirigeant vers le point menacé. Les mécaniciens de ces trains opéreront de même.

Les instructions utiles devront être données sans retard aux services, aux arrondissements, P.C., et à toutes les gares. Les régions se rapprocheront des E.B.D. pour la désignation des gares à considérer comme menacées et pour la mise au point des consignes d'alerte.

Le Directeur Général  
signé: LE BESNHEAIS.



## Arrondissement Traction du MANS

Je vous envoie ci-joint une note de M. le Directeur Général sur la sécurité des trains en marche pendant l'alerte aux avions.

En ce qui concerne le service de la Traction les 2 points à retenir sont les suivants :

1°) Toute équipe et sa machine arrivant dans une gare où elles doivent normalement relayer peuvent être appelées à continuer leur train dès l'arrivée jusqu'à une gare au-delà où le relais sera reporté. Elles doivent donc être en mesure de continuer.

2°) Les mécaniciens des trains de voyageurs s'approchant d'un centre menacé d'une attaque, ne doivent pas hésiter, lorsque le signe précurseur de cette attaque leur apparaît, à arrêter d'office leur train se dirigeant vers le point menacé.

Je vous prie de donner à votre personnel les instructions nécessaires sur ces deux points et de vous entendre avec votre collègue exploitation pour que dans les gares de relais susceptibles d'être bombardées la machine arrivante ne soit pas coupée tant qu'on n'a pas la certitude que la machine de reprise est à pied d'oeuvre.

L'Ingénieur en Chef

Chef de la Division de la Traction

signé : MAINCENT

Ml. Transmis à tous Dépôts, Chef de P.C.  
M. JARRY, Chefs Mécaniciens,

pour avis au personnel.

Le Mans, le 26 Mai 44  
Le Chef d'Arrondissement

*rendre à Ml*

*[Signature]*

La lettre E 36 L 2 Basile du 9 courant de la H.V.D. Paris prescrit les diverses mesures à prendre en cas d'alerte, pour la protection des usagers des trains D et SF, mesures qui sont applicables à partir du 15 Mai courant sur l'ensemble du territoire français.

Des mesures analogues doivent être appliquées aux trains de voyageurs français.

Je résume ci-après les dispositions à observer suivant les lieux et les catégories de trains.

### Etat d'alerte

#### 1°) Gares de Paris.

##### Au départ

##### a) Trains S.F.

Ne sont expédiés qu'après alerte, au moment indiqué par le Service allemand de surveillance.

##### b) Trains D (express allemands)

Sont expédiés sur les indications du Service allemand de surveillance.

##### c) Trains de voyageurs français autres que "Banlieue".

Sont, en principe, expédiés à l'heure obligée. Toutefois, si l'alerte est survenue un certain temps avant l'heure obligée, les trains sont maintenus à quai jusqu'après l'alerte et pendant le temps nécessaire aux usagers pour arriver en gare; la décision appartient au chef de gare qui fixe l'heure de départ compte-tenu des circonstances et des besoins de la circulation.

##### d) Trains de banlieue.

Sont expédiés, à l'heure, en principe. Peuvent être retardés, suivant les dispositions d'une consigne d'arrondissement, les derniers trains d'une série ou de la journée.

La mise à l'abri des usagers incombe éventuellement, pour les trains allemands, aux services allemands, pour les trains français à la police. Le Personnel de la S.N.C.F. n'a pas à intervenir à ce sujet.

A l'arrivée, les voyageurs sont prévenus par haut-parleur de l'état d'alerte.

#### 2° - Gares de province

##### A - Gares originaires -

##### a) Trains S.F et trains D.

Sont expédiés autant que possible, à l'heure réglementaire, après entente avec le service allemand de surveillance.

##### b) Trains français autres que banlieue.

Sont expédiés à l'heure obligée.

##### c) Trains de banlieue.

Sont expédiés à l'heure obligée.

##### B - Gares de passage sans relais -

Toutes catégories : expéditions à l'heure obligée ou dès la fin du service qui est activé au maximum.

.....

C - Gares de relais -

Toutes catégories : la machine de relais doit être à disposition en temps utile, sinon, la machine arrivant continue la remorque jusqu'à une station d'au delà, d'où se fera le relais.

Attaque imminente et gares désignées comme susceptibles d'être bombardées.

Les gares considérées comme étant menacées d'être bombardées seront désignées par les E.B.D. D'autre part, l'attaque imminente est caractérisée entre autres indices, par la projection de fusées prémonitoires, de bombes éclairantes, le tir de la D.C.A. à proximité immédiate, la chute de bombes dans le voisinage.

En cas d'alerte dans les gares désignées par les E.B.D. d'attaques imminentes dans les autres gares, les trains SF, D voyageurs français sont expédiés immédiatement, même en avance sur l'heure obligée, quelles que soient les prescriptions réglementaires en matière de circulation des trains en avance, sous réserve, bien entendu, d'avoir la voie sur vu.

La circulation en avance est limitée, soit à une station d'aval, soit à un poste de cantonnement intermédiaire. Au besoin, le train sera piloté par un agent chargé de veiller au point d'arrêt exceptionnel à l'exécution des mesures de protection. Les P.N. seront prévenus, si possible par téléphone; à défaut, le mécanicien redoublera d'attention et actionnera longuement le sifflet à l'approche des P.N.

Les trains à relayer continueront immédiatement avec la machine arrivante, le relais étant reporté dans une gare au delà.

Les trains de voyageurs s'approchant, en cas d'alerte, des gares désignées par les E.B.D. ou des gares menacées par une attaque imminente seront arrêtés aux signaux d'arrêt les plus avancés de ces gares. En outre, les gares et postes voisins d'un centre menacé d'une attaque n'hésiteront pas, lorsque les signes précurseurs de cette attaque leur apparaîtront, à arrêter d'office les trains se dirigeant vers le point menacé. Les mécaniciens de ces trains opéreront de même.

Les instructions utiles devront être données sans retard aux services, aux arrondissements, P.C. et à toutes les gares. Les régions se rapprocheront des E.B.D. pour la désignation des gares à considérer comme menacées et pour la mise au point des consignes d'alerte.

Le Directeur Général  
signé: L. BERNERAI

TRADUCTION

Le Mans, le 16 Mai 1944

à l'Arrondissement EXPLOITATION

- LE MANS -

OBJET : Changement de machine pour les trains de troupes, munitions et de combustibles.

Pour diminuer le danger pour les gares du Mans local et Triage lors des attaques aériennes, je vous demande de faire le nécessaire pour que les trains de troupes de munitions et de combustibles ne changent pas de machine au local et au triage du MANS, mais dans une gare avant Le Mans.

Si, malgré cela, dans certains cas, on ne pouvait empêcher que le changement de machine ait lieu au Mans local ou triage, le règlement par lequel la machine doit, de toutes façons, rester sur le train jusqu'à ce que la nouvelle machine puisse être attelée, doit être absolument respecté.

signé: HENN REICHSBAHNRAT

EX.O.-5è Arrdt

P.C.IV

Dr.G.C.2

Le Mans, le 25 Mai 1944

Copie transmise à Arrondissement TRACTION

- LE MANS -

à titre d'information, exécution en ce qui le concerne.

Le Chef d'Arrondissement  
signé: RAULT



Copie transmise à Tous Dépôts. *PC Le Mans*

Prendre note, exécution et aviser le personnel de conduite.

Le Mans, le 27 Mai 1944

Le Chef d'Arrondissement

*A rendre à M après signature*

*[Signature]*

La lettre E 36 L 2 Bmasle du 9 courant de la H.V.D. Paris prescrit diverses mesures à prendre en cas d'alerte, pour la protection des usagers des trains D et SF, mesures qui sont applicables à partir du 15 mai courant sur l'ensemble du territoire français.

Des mesures analogues doivent être appliquées aux trains de voyageurs français.

Je résume ci-après les dispositions à observer suivant les lieux et les catégories de trains.

Etat d'alerte

1°) Gares de Paris

Au départ

a) Trains S.F.

Ne sont expédiés qu'après alerte, au moment indiqué par le Service allemand de surveillance.

b) Trains D (express allemands)

Sont expédiés sur les indications du Service allemand de surveillance.

c) Trains de voyageurs français autres que "Banlieue"

Sont, en principe, expédiés à l'heure obligée. Toutefois, si l'alerte est survenue un certain temps avant l'heure obligée, les trains sont maintenus à quai jusqu'<sup>après</sup> l'alerte et pendant le temps nécessaire aux usagers pour arriver en gare; la décision appartient au chef de gare qui fixe l'heure de départ, compte tenu des circonstances et des besoins de la circulation.

d) Trains de banlieue.

Sont expédiés à l'heure, en principe. Peuvent être retardés, suivant les dispositions d'une consigne d'arrondissement, les derniers trains d'une série ou de la journée.

La mise à l'abri <sup>des usagers</sup> incombe éventuellement, pour les trains allemands, au service allemand, pour les trains français à la police. Le Personnel de l S.H.C.F. n'a pas à intervenir à ce sujet.

A l'arrivée. Les voyageurs sont prévenus par haut-parleur de l'état d'alerte.

2°) Gares de Province

A - Gares originaires -

a) Trains S.F. et trains D

Sont expédiés, autant que possible, à l'heure réglementaire, après entente avec le Service allemand de surveillance.

b) Trains français autres que banlieue

Sont expédiés à l'heure obligée.

c) Trains de banlieue

Sont expédiés à l'heure obligée.

B - Gares de passage sans relais -

Toutes catégories : expéditions à l'heure obligée ou dès la fin du service qui est activé au maximum.

C. - Gares de relais -

Toutes catégories : la machine de relais doit être à disposition en temps utile, sinon, la machine arrivant continue la remorque jusqu'à une station d'au delà, où se fera le relais.

Attaque imminente et gares désignées comme susceptibles d'être bombardées

Les gares considérées comme étant menacées d'être bombardées seront désignées par les E.B.D. D'autre part, l'attaque imminente est caractérisée entre autres indices, par la projection de fusées présonitroires, de bombes éclairantes, le tir de la D.C.A. à proximité immédiate, la chute de bombes dans le voisinage.

En cas d'alerte dans les gares désignées par les E.B.D. d'attaques imminentes dans les autres gares, les trains SF, D, voyageurs français sont expédiés immédiatement, même en avance sur l'heure obligée, quelles que soient les prescriptions réglementaires en matière de circulation des trains en avance, sous réserve, bien entendu, d'avoir la voie sur vue

La circulation en avance est limitée, soit à une station d'aval, soit à un poste de cantonnement intermédiaire. Au besoin, le train sera piloté par un agent chargé de veiller au point d'arrêt exceptionnel à l'exécution des mesures de protection. Les P.B. seront prévenus, si possible, par téléphone; à défaut, le mécanicien redoublera d'attention et actionnera longuement le sifflet à l'approche des P.B.

Les trains à relayer continueront immédiatement avec la machine arrivante, le relais étant reporté dans une gare au delà.

Les trains de voyageurs s'approchant, en cas d'alerte, des gares désignées par les E.B.D. ou des gares menacées par une attaque imminente seront arrêtés aux signaux d'arrêt les plus avancés de ces gares. En outre, les gares et postes voisins d'une centre menacé d'une attaque n'hésiteront pas, lorsque les signes précurseurs de cette attaque leur apparaîtront, à arrêter d'office les trains se dirigeant vers le point menacé. Les mécaniciens de ces trains opéreront de même.

Les instructions utiles devront être données sans retard aux services aux arrondissements, P.O., et à toutes les gares. Les régions se rapprocheront des E.B.D. pour la désignation des gares à considérer comme menacées et pour la mise au point des consignes d'alerte.

Le Directeur Général  
signé : LE BERRHAIS

C - Gares de relais -

Toutes catégories : la machine de relais doit être à disposition en temps utile, sinon, la machine arrivant continue la remorque jusqu'à une station d'au delà, d'où se fera le relais.

Attaque imminente et gares désignées comme susceptibles d'être bombardées.

Les gares considérées comme étant menacées d'être bombardées seront désignées par les E.B.D. D'autre part, l'attaque imminente est caractérisée entre autres indices, par la projection de fusées prémonitoires, de bombes éclairantes, le tir de la D.C.A. à proximité immédiate, la chute de bombes dans le voisinage.

En cas d'alerte dans les gares désignées par les E.B.D. d'attaques imminentes dans les autres gares, les trains SF, D voyageurs français sont expédiés immédiatement, même en avance sur l'heure obligée, quelles que soient les prescriptions réglementaires en matière de circulation des trains en avance, sous réserve, bien entendu, d'avoir la voie sur vu.

La circulation en avance est limitée, soit à une station d'aval, soit à un poste de cantonnement intermédiaire. Au besoin, le train sera piloté par un agent chargé de veiller au point d'arrêt exceptionnel à l'exécution des mesures de protection. Les P.N. seront prévenus, si possible, par téléphone; à défaut, le mécanicien redoublera d'attention et actionnera longuement le sifflet à l'approche des P.N.

Les trains à relayer continueront immédiatement avec la machine arrivante, le relais étant reporté dans une gare au delà.

Les trains de voyageurs s'approchant, en cas d'alerte, des gares désignées par les E.B.D. ou des gares menacées par une attaque imminente seront arrêtés aux signaux d'arrêt les plus avancés de ces gares. En outre, les gares et postes voisins d'un centre menacé d'une attaque n'hésiteront pas, lorsque les signes précurseurs de cette attaque leur apparaîtront, à arrêter d'office les trains se dirigeant vers le point menacé. Les mécaniciens de ces trains opéreront de même.

Les instructions ~~utiles~~ utiles devront être données sans retard aux services, aux arrondissements, P.C. et à toutes les gares. Les régions se rapprocheront des E.B.D. pour la désignation des gares à considérer comme menacées et pour la mise au point des consignes d'alerte.

Le Directeur Général  
signé: LE BESNERAIS

Paris, le 25 Mai 1944

## Arrondissement Traction du MANS

Je vous envoie ci-joint une note de M. le Directeur Général sur la sécurité des trains en marche pendant l'alerte aux avions.

En ce qui concerne le service de la Traction les 2 points à retenir sont les suivants :

1°) Toute équipe et sa machine arrivent dans une gare où elles doivent normalement relayer peuvent être appelées à continuer leur train dès l'arrivée jusqu'à une gare au-delà où le relais sera reporté. Elles doivent donc être en mesure de continuer.

2°) Les mécaniciens des trains de voyageurs s'approchant d'un centre menacé d'une attaque ne doivent pas hésiter, lorsque le signe précurseur de cette attaque leur apparaît, à arrêter d'office leur train se dirigeant vers le point menacé.

Je vous prie de donner à votre personnel les instructions nécessaires sur ces deux points et de vous entendre avec votre collègue Exploitation pour que dans les gares de relais susceptibles d'être bombardées la machine arrivante ne soit pas coupée tant qu'on n'a pas la certitude que la machine de reprise est à pied d'oeuvre.

L'Ingénieur en Chef

Chef de la Division de la Traction

signé : MAINCENT

Ml Transmis à tous dépôts, Chef de P.C.  
E. JARRY, Chefs Mécaniciens

pour avis au personnel.

Le Mans, le 26 Mai 1944

Le Chef d'arrondissement :