

505 LMhh6 / 10

8hh1

(1940-43)

Régime d'exploitation sous l'autorité allemande
de certaines lignes du Nord et de l'Est

Note de la W.V.D. Paris	17. 7.40			
(s) CD	20. 8.40	3	II	1°
(s) CA	6.11.40	14	II	1°
(s) CA	13.11.40	6	II	1°
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	31.12.40			
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	26. 2.41			
Réponse de la S.N.C.F.	7. 3.41			
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	7. 4.41			
Note du Cl PAQUIN à la SNCF	29. 4.41			
(s)CA	7. 5.41	5	II	1°
Note de la H.V.D. à la SNCF	4.12.42			
CA	20. 1.43			

Régime d'exploitation sous l'autorité allemande

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 20 Janvier 1943

Questions diverses

- a) Reprise de l'exploitation
de certaines lignes.

Pas de P.V.

Sténo(p.28)

M. LE PRESIDENT.- Au cours de cette semaine, nous avons commencé à reprendre l'exploitation des lignes de la zone côtière dans la région d'Abbeville, Calais, Dubkerque, qui étaient jusqu'à présent exploitées par les Autorités allemandes avec leur propre personnel.

ADAM, Ingénieur Principal
Service de liaison
S.N.C.F. - H.V.D. BRUXELLES

Hauptverkehrsdirektion
BRUSSEL
Lr 3 A 2 Ogü

L.B. 4388/76
WB 1774 a

BRUSSEL, den 4/12/42

Objet : Extension du Service de surveillance

Les lignes de l'E.B.D. LILLE qui sont encore actuellement sous exploitation allemande seront dorénavant remises à la S.N.C.F. pour être exploitées par elle sous la surveillance allemande. La remise de service doit s'effectuer dans 8 semaines environ.

L'E.B.D. LILLE a été mise au courant.

Nous vous prions de donner à vos Services les instructions nécessaires pour qu'ils prennent, d'accord avec l'E.B.D. LILLE, les mesures nécessaires pour la reprise de l'exploitation.

signé : BAUER.

7 mai 1941

QUESTION II - Comptes rendus

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc

d) Circulation

Sténo (s) p. 5

Reprise de l'exploitation de certaines lignes

.....

M. LE PRESIDENT -

.....Nous avons reçu avis que certaines lignes qui, jusqu'à présent, étaient exploitées par les Autorités allemandes, nous étaient rendues. Le Colonel PAQUIN nous a adressé, en effet, le 29 avril dernier, la note suivante :

"Le Général, Délégué du Chef allemand des Transports, vient de me faire savoir que la W.V.D.Bruxelles avait l'ordre de rendre à l'exploitation de la S.N.C.F., sous contrôle allemand, les lignes :

- 1° - Hirson-(excepté) Liard - Amagne
- 2° - Givet - Mézières - Charleville - Amagne
- 3° - Liart - Mézières - Charleville - Sedan

Je suis heureux de porter cette information à votre connaissance".

.....

Services de l'Armistice

Délégation française pour les
Communications

Reprise par la S.N.C.F. des lignes
de la Région d'Hirson

PARIS, le 29 avril 1941

Le Colonel d'Infanterie breveté PAQUIN
Chef de la Délégation française à Paris
pour les Communications

à M.le Secrétaire d'Etat aux Communications

Le Général, délégué du Chef allemand des Transports,
vient de me faire savoir (1) que la W.V.D. de Bruxelles avait
l'ordre de rendre à l'exploitation de la S.N.C.F., sous con-
trôle allemand, les lignes :

- 1°) HIRSON (excepté) LIARD - AMAGNE
- 2°) GIVET - MEZIERES - CHARLEVILLE - AMAGNE
- 3°) LIART - MEZIERES - CHARLEVILLE - SEDAN

Je suis heureux de porter cette information à votre
connaissance.

(s) PAQUIN

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

(s) PAQUIN

(1) Lettre B.G.O. Az. III A 3 n° 50941

Services de l'Armistice

Paris, le 7 avril 1941.

Délégation Française pour
les communications

n° 3.979 V.F.M.

Organisation du service
ferroviaire à LILLE et
à NANCY

Le Colonel d'Infanterie breveté PAQUIN
Chef de la Délégation Française à PARIS
pour les Communications

à Monsieur le Général d'Armée, Commandant
en Chef des Forces Terrestres,
Ministre, Secrétaire d'Etat à la Guerre
(Direction des Services de l'Armistice)

Référence : votre bordereau 6.172/D.S.A./2 du 26 février 1941.

J'ai eu l'honneur de vous indiquer, en répondant⁽¹⁾ à votre lettre précitée, qu'une grande partie des difficultés survenues à l'occasion du service de chemin de fer dans les régions de LILLE et de NANCY, provenait essentiellement de ce que les limites territoriales des Directions ferroviaires allemandes dans ces régions ne cadraient ni techniquement, ni géographiquement avec l'orientation des courants de transports.

J'ai donc attiré l'attention du Général Délégué au Chef allemand des Transports sur les heureuses conséquences pour la bonne exécution du service qui résulteraient, à mon avis, d'une modification des limites territoriales des Directions allemandes (E.B.D.) de RENNES, de PARIS-NORD et de LILLE.

Je suggérais :

- de faire coïncider exactement l'E.B.D. de LILLE avec la région S.N.C.F. du Nord, avec siège à PARIS;
- de faire recouvrir par les E.B.D. PARIS-NORD et RENNES, avec sièges à PARIS, la Région Ouest qui est très étendue.

(1) dans ma lettre 3561/V.F.M. du 7 mars 1941.

Le Général KOHL, Délégué du Chel allemand des Transports m'a répondu verbalement au cours d'une entrevue récente et m'a confirmé ensuite sa réponse par écrit comme il est indiqué ci-dessous :

"Difficultés résultant des limites territoriales des E.B.D. de LILLE et de NANCY."

"Je n'ignore pas non plus les difficultés résultant des limites territoriales des E.B.D. de LILLE et de NANCY. Toutefois il n'est pas possible d'envisager, pour le moment, une modification à l'état actuel des choses. Le fait de transférer les E.B.D. de RENNES et de CHALONS à PARIS, auprès des Services français, vous prouve que du côté allemand il est fait, dans le cadre des choses possibles, tout effort pour supprimer les difficultés d'exploitation".

Il est bien exact que récemment les sièges des Directions allemandes (E.B.D.) de RENNES et de CHALONS-sur-MARNE viennent d'être transférés à PARIS, mesure qui facilite incontestablement les relations respectives de ces organismes dans les régions Ouest et Est de la S.N.C.F. Et j'ai pris en outre note de ce que cette réponse tenant effectivement compte de notre organisation, nous laissait la possibilité de poursuivre les négociations que je reprendrai dès qu'une occasion favorable apparaîtra, notamment en ce qui concerne LILLE.

J'ai tenu à soumettre le point de cette question à votre haute attention.

signé: PAQUIN.

COPIE à M. le Directeur Général
de la Société Nationale des
Chemins de fer Français,
pour son information

signé: PAQUIN.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

31 décembre 1940.

5120/12

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous exposer que nous nous proposons, depuis un certain temps, de vous demander de fixer, pour le trafic empruntant les lignes situées au nord et à l'est de la Auffenglinie, un régime d'irresponsabilité dans les conditions prévues par l'article 2 (2° alinéa) du décret du 5 août 1940.

L'Autorité occupante exploitait, en effet, une grande partie de ces lignes sur lesquelles le trafic échappait à notre surveillance; les autres lignes reprises par la S.N.C.F., bien qu'affectées par les destructions, devaient assurer un trafic militaire important.

Notre proposition a été différée à partir du moment où nous avons été prévenus que l'Autorité occupante envisageait de nous rendre l'ensemble des Régions NORD et EST, à l'exception des lignes de la région côtière de Boulogne-sur-Mer qui, du reste, sont plus particulièrement visées par les attaques aériennes anglaises.

Cette cession est maintenant un fait accompli, à l'exception toutefois de quelques lignes de la Région EST situées entre Givet, Sedan, Alland'huy, Rethel et Hirson.

Nous vous serions donc reconnaissants de vouloir bien approuver le projet d'arrêté ci-joint qui reprend toutes les lignes dont la S.N.C.F. n'a pas le contrôle.

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports
P A R I S

PROJET D'ARRÊTÉ

Le Ministre des Communications

Vu le décret du 5 août 1940 relatif aux conditions d'exploitation des diverses lignes ou sections de lignes du réseau français, à la création des délais maxima dans lesquels doivent être effectués les transports et à l'exonération de la responsabilité du Chemin de fer dans certaines zones,

Sur le rapport du Conseiller d'Etat, Directeur Général des Transports,

A R R Ê T É :

Article 1^{er} - Les transports de bagages enregistrés et de marchandises (y compris les colis postaux) en provenance ou à destination des gares situées sur les lignes et sections de lignes désignées ci-après, ou en transit par ces lignes, sont exécutés sans responsabilité du Chemin de fer pour pertes, avaries ou retards, sauf le cas où il serait établi qu'il y a eu faute lourde de la part du Chemin de fer :

- Noyelle (exclu) à Boulogne (toutes gares), Dunkerque, Bray-Dunes et la frontière belge;
- Calais (toutes gares incluses) à Pont d'Ardres, St-Omer, Hazebrouck, Armentières et St-André (exclu);
- Bourbourg (inclus) à St-Omer et Aire-sur-la-Lys (exclu);
- Dunkerque (inclus) à Hazebrouck (inclus);
- Etaples (inclus) à St-Pol et Aubigny-en-Artois (inclus);
- Abbeville (exclu) à Frévent et St-Pol (inclus);
- Rethel (inclus) à Mézières-Charleville et Sivet (inclus);
- Hirson (exclu) à Liart, Mézières-Charleville et Sedan (inclus);
- Liart (inclus) à Amagne-Lucquy et Alland'huy (inclus).

Article 2 - L'exonération de responsabilité définie à l'article 1^{er} est applicable aux bagages et colis laissés en dépôt dans les établissements du Chemin de fer situés sur les lignes et sections de lignes visées ci-dessus.

Article 3 - Le présent arrêté sera publié au journal officiel.

Fait à Paris, le

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 13 novembre 1940

QU. II - Comptes rendus

Reprise de l'exploitation
des lignes du Nord

(s) p. 6

M. LE BESNERAIS

En ce qui concerne le mouvement, nous reprenons, ainsi que je vous l'avais annoncé la dernière fois, l'exploitation directe de certaines lignes du Nord . Nous avons repris, le 11 novembre, les lignes qui avoisinent Tergnier et Laon et nous reprendrons le 18 novembre celles qui desservent les houillères. La reprise de cette exploitation s'avère particulièrement difficile, car, entre temps, personnel et machines ont été déplacés et il nous faut remettre de l'ordre. C'est l'affaire, je pense, d'une ou deux semaines et j'espère qu'au début de décembre, nous assurerons un service satisfaisant.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 6 novembre 1940

QU. II - Comptes rendus

Reprise de l'exploitation
des lignes du Nord

(s) p. 14

M. LE BESNERAIS

Je tiens enfin à vous signaler que nous allons probablement reprendre, à partir du 15 novembre, l'exploitation des lignes de la Région Nord que les Allemands avaient conservée jusqu'à présent. Cette reprise s'effectuera en trois étapes et les autorités occupantes n'assureront plus que l'exploitation de lignes le long de la côte.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 20 août 1940

QU. II - Comptes rendus

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

(s) p.3

Régime d'exploitation des régions
Est et Nord

M. Le Rumanais

Régions Est et Nord. - Ainsi que je l'ai dit il y a 15 jours, j'ai pu m'entretenir à Paris avec le Colonel MITTERMEYER, Commandant la W.V.D. de Bruxelles, de diverses questions importantes et urgentes ~~XXXXXXXX~~ concernant l'exploitation des Régions Est et Nord. A la suite de cet entretien, des représentants de nos Services Centraux se sont rendus à Bruxelles pour étudier avec les Services du Colonel MITTERMEYER ^{toute une série de} ~~XXXXXXXX~~ points particuliers. Les échanges de vues ont donné lieu à des procès-verbaux que j'ai envoyés hier au Colonel MITTERMEYER en vue d'obtenir son accord.

L'une des principales questions à ^{régler} ~~XXXXXXXX~~ était celle du régime d'exploitation des lignes. Nous reprenons nous-mêmes l'exploitation de la majeure partie des lignes, en particulier de toutes celles qui dépendent de l'E.B.D. de Nancy, ainsi que d'une partie de celles qui dépendent de l'E.B.D. de Lille, certaines lignes continuant à être exploitées par les Allemands pour des motifs stratégiques d'ailleurs justifiés.

Les Allemands sont d'accord pour que, le plus rapidement possible, nous reprenions le trafic marchandises progressivement avec notre tarification, les recettes nous étant acquises.

En ce qui concerne le trafic voyageurs, le même principe est également admis. Mais ce trafic reste soumis à des restric-

tions résultant des difficultés de circulation de part et d'autre de la ligne de démarcation avec les lignes qui dépendent de la W.V.D. de Bruxelles.

Région Est..- Nous reprenons désormais à peu près toute l'exploitation, avec cette complication, toutefois, que la limite entre l'E.B.D. de Lille et celle de Nancy, au lieu de coïncider avec les limites de nos Régions Nord et Est, se trouve un peu plus à l'Est (elle passe entre Charleville et Sedan).

W.V.D. Paris
Section des chemins de fer
31

Paris, le 17-7-1940.

W 52 ^a

Directions d'exploitation des chemins de fer Paris-Nord, Rennes, Bordeaux, Paris-Sud, Châlons-sur-M. à Hirson, à titre d'information : W.V.D. Bruxelles, à tous les Services de la W.V.D. Paris, Direction Générale des chemins de fer français.

Concerne : la délimitation des Directions d'exploitation des chemins de fer.

La W.V.D. Paris se composera à l'avenir de 5 Directions régionales d'exploitation des chemins de fer : Paris-Nord, Rennes, Bordeaux, Paris-Sud et Châlons-sur-M.

1) La ligne de démarcation de la Direction d'exploitation des chemins de fer Paris-Nord va :

- a) vers la W.V.D. Bruxelles le long de la ligne Nord-Est c.à.d. le long de la Somme et du canal de la Somme à l'Oise jusqu'à Tergnier et ensuite le long de l'Ailette jusqu'au sud de Laon.
- b) vers la Direction d'exploitation des Chemins de fer Châlons-sur-Marne à la limite entre les Régions françaises Nord et Est de telle sorte que la ligne Paris-Crépy-en-Valois - Soissons - Anizy - Pinon fait encore partie de Paris-Nord.
- c) vers la Direction d'exploitation des chemins de fer Rennes délimitée par une ligne qui va au sud d'Epone, Mézières, Bueil, Prey-Evreaux, St-Marthe, La Trinité de Reville, Menil Mauget jusqu'à l'Orne et ensuite sur la rive droite de l'Orne jusqu'à la mer (la ligne Mezidon-Caen fait partie de Rennes).

2) La ligne de démarcation de la Direction d'exploitation des chemins de fer Rennes va :

- a) vers la Direction d'exploitation des chemins de fer Paris-Nord comme il a ~~été~~ déjà été indiqué sous 1)
- b) vers la Direction d'exploitation des chemins de fer Paris-Sud de Paris le long de la frontière entre les Régions Ouest et Sud-Ouest jusqu'à la Loire.
- c) vers la Direction d'exploitation des chemins de fer Bordeaux de Tours (exclu) le long de la Loire jusqu'à son embouchure.

- 3) La ligne de démarcation de la Direction d'exploitation des chemins de fer Bordeaux va :
 - a) vers la Direction d'exploitation des chemins de fer Rennes comme il a déjà été indiqué sous 2)
 - b) vers la Direction d'exploitation des chemins de fer Paris-Sud le long de la Loire au sud de Tours jusqu'à la ligne de démarcation.
 - c) vers l'Est le long de la ligne de démarcation.
- 4) La ligne de démarcation de la Direction d'exploitation des chemins de fer Paris-Sud va :
 - a) en direction de Rennes comme il a déjà été indiqué sous 2)
 - b) en direction de Bordeaux comme il a déjà été indiqué sous 3)
 - c) vers le Sud le long de la ligne de démarcation.
 - d) vers la Direction de l'exploitation des chemins de fer Châlons-sur-Marne le long de la frontière entre les Régions Sud-Est et Est.
- 5) La ligne de démarcation de la Direction du trafic des chemins de fer Châlons-sur-Marne va :
 - a) vers la Direction d'exploitation des chemins de fer Paris-Nord comme il a déjà été indiqué sous 1)
 - b) vers la Direction d'exploitation des chemins de fer Paris-Sud comme il a déjà été indiqué sous 4)
 - c) vers l'est le long de la ligne Nord-Est c.à.d. le long de la ligne qui va à l'est des villes de Rethel, Amage, Lucpuy, Challerange, Ste-Ménéhould, Revigny, Ancerville, Joinville, Chaumont, Langres, jusqu'à Mirebeau.

Comme les limites des différentes Directions d'exploitation des chemins de fer coupent en partie des Arrondissements nous envisageons actuellement d'apposer des modifications aux limites des Directions pour les rapprocher des limites des Arrondissements. Ces modifications ainsi que de légères retouches de la ligne nord-est vers la W.V.D. Bruxelles seront encore indiquées spécialement lorsque des propositions faites dans ce sens par la W.V.D. auront été approuvées par le Chef des Transports.

Une carte figurant les lignes de démarcation sera encore transmise spécialement.

Signé : Münzer.

Certifié exact,

Signé : Jung.