

505 LM hh6 /15

8hh1

(19hh)

8441

Région Ouest - Détermination des zones d'action
respectives des unités allemandes de chemins de fer et
de la S.N.C.F.

Conférence franco-allemande	29. 6.44
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	6. 8.44
Dépêche du M.T.P. à la H.V.D.	8. 7.44
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	8. 7.44

Région Ouest - Détermination des zones d'action respectives des unités allemandes
de chemins de fer et de la S.N.C.F.

Ministère
de la Production Industrielle
et des Communications

PARIS, le 8 Juillet 1944

8341

Direction des Chemins de fer

Le Ministre Secrétaire d'Etat
à la Production Industrielle
et aux Communications,

à Monsieur le Président
de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Je vous adresse ci-joint, à titre d'information, copie de ma lettre de ce jour au Président WINTGEN concernant la révision du tracé de la ligne de démarcation entre la zone des armées et la zone de l'arrière qui avait été déterminé au cours de la conférence du 29 Juin 1944

Pour le Secrétaire d'Etat et
par autorisation
Le Directeur des Chemins de fer,

signé : MORANNE

Ministère
de la Production Industrielle
et des Communications

PARIS, le 8 Juillet 1944

Direction des Chemins de fer

Le Ministre Secrétaire d'Etat
à la Production Industrielle et aux Communication

à Monsieur le Président WINTGEN
Délégué du Ministre des Communications du Reich
H.V.D. PARIS.

Au cours de notre conférence du 29 Juin 1944, il a été convenu que le Réseau de la S.N.C.F. serait divisé en deux zones :

1°- Une zone des Armées, d'où la S.N.C.F. se retirerait et qui serait prise en charge par les unités allemandes de sapeurs de chemin de fer.

2°- Une zone de l'arrière, où l'activité de la S.N.C.F. continuerait de s'exercer dans les conditions habituelles.

La ligne de démarcation entre ces deux zones a été fixée comme suit :

- Environs de St-Malô - Sud de Fougères - Nord de Mayenne - Sud d'Alençon - Dreux - Evreux - Rouen.

Il a été d'ailleurs entendu que cette ligne serait périodiquement révisée en fonction de la situation militaire.

Ces dispositions sont entrées immédiatement en vigueur.

La circulation est redevenue possible depuis quelques jours par intermittence dans la zone de l'arrière en direction de Dreux et d'Evreux, mais en fait :

1°- La section Plaisir-Dreux est exploitée par du personnel allemand suivant réglementation allemande;

2°- La section Mantes-Evreux est elle aussi exploitée par du personnel, sous une forme purement militaire sans signaux ni téléphone.

Je vous propose donc, dans l'esprit de notre accord du 29 Juin 1944, de sanctionner cette situation de fait en modifiant comme suit la ligne de démarcation entre la zone des armées et la zone de l'arrière :

- substitution de la Bifur de Plaisir à Dreux.

- substitution de Mantes à Evreux.

signé : BICHÉLONNE

Ministère de la
Production Industrielle et
des Communications

PARIS, le 6 juillet 1944

Direction des Chemins de fer

Le Ministre

à M.le Président du C.A. de la S.N.C.F.

Je vous adresse ci-joint le memento de l'entretien que nous avons eu le 29 juin 1944 avec le Président Wintgen, Délégué du Ministre des Communications du Reich, au sujet de la détermination des zones d'action respectives des unités allemandes de chemin de fer et de la SNCF.

Je vous demanderai de bien vouloir :

1°) me faire part des dispositions que vous aurez prises concernant le personnel en fonction dans la zone des armées;

2°) me soumettre chaque fois que vous l'estimerez opportun toutes propositions utiles en vue de la rectification de la ligne de démarcation entre la zone des armées et la zone de l'arrière en fonction de la situation militaire.

(s) MORANE

MINISTÈRE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE
& DES COMMUNICATIONS

Direction des Chemins de fer

Paris, le 29 juin 1944

- COPIE -

M E M E N T O

EXAMEN DE LA SITUATION DANS LA REGION OUEST
DETERMINATION DES ZONES D'ACTION RESPECTIVES DES UNITES
ALLEMANDES DE CHEMIN DE FER ET DE LA S.N.C.F.

Une conférence a eu lieu le 29 juin 1944 à la H.V.D. en vue d'étudier la situation dans la Région Ouest et de déterminer les moyens propres à y remédier?

Ont pris part à cette conférence :

- du côté allemand : le Président WINTGEN
le Président UNVERSAGT
le Docteur VERBECK
- du côté français : le Ministre
le Président FOURNIER
M.M. BERTHELOT, LE BESNERAIS, MAROIS,
MORANE, MORONI, SCHUTZ.

Le Président WINTGEN expose que la situation dans une grande partie de la Région Ouest lui paraît confuse; les liaisons sont coupées entre le Directeur de la Région et certains de ses Chefs d'Arrondissement ainsi qu'entre ceux-ci et leurs subordonnés, une partie du personnel s'est dispersée et l'autre, ne recevant pas d'instructions, ne travaille qu'au ralenti.

Le Président WINTGEN considère qu'il est indispensable de clarifier cette situation et de définir de façon précise la tâche de chacun.

Le Ministre répond que telle est également sa préoccupation.

La solution du problème lui paraît pouvoir être trouvée dans la généralisation des dispositions récemment adoptées en matière de travaux de remise en état, c'est-à-dire dans la distinction entre :

- une zone de l'avant d'où la S.N.C.F. se retirerait et qui serait prise en charge par les sapeurs du chemin de fer;
 - une zone de l'arrière où l'activité de la S.N.C.F. continuerait à s'exercer dans les conditions habituelles.
-

Le Président WINTGEN se déclare d'accord sur cette solution.

Après échange de vues la ligne de démarcation entre les deux zones est fixée comme suit :

- environs de St-Malo, Sud de Fougères, Nord de Mayenne, Sud d'Alençon, Dreux, environs d'Evreux, et Rouen.

Il est d'ailleurs entendu que cette ligne sera sujette à révision en fonction de la situation militaire.

Il est également convenu que M. BERTRAND, Ingénieur en chef à la Région Ouest s'établira au Mans et qu'il sera muni par le Directeur de la Région Ouest de pouvoirs étendus sur l'ensemble des trois services.

M. LE BESNEHAIS souligne enfin l'intérêt qui s'attache, dans la zone incombant à la S.N.C.F., à saisir toutes les occasions favorables pour exécuter les transports de ravitaillement et il cite à titre d'exemple le cas de 17 locomotives qui, après avoir conduit des trains de troupe de Bordeaux dans la Région de Saintes, ont été renvoyées haut le pied à leur point de départ par des agents locaux de la H.V.D. bien qu'il y eut du blé disponible en Charente-Maritime et que les boulangers de Bordeaux n'eussent que 6 à 7 jours de réserve.