

SOS LHH9/12

919

(1960, 43)

Affaires diverses traitées avec la H.V.D. Paris

Note allemande	22. 8.40
Transmission au MTP	30. 8.40
Transmission à la SNCF	30. 8.40
Conférence à la HVD Paris	20. 8.43

Affaires diverses traitées avec la H.V.D. PARIS.



## SERVICES DE L'ARMISTICE

Délégation française pour  
les Communications

-----  
Réf. 619/V.F.M.

OBJET : Questions posées au  
Chef allemand des  
Transports

Paris, le 30 août 1940

Le Colonel d'Infanterie breveté  
PAQUIN Chef de la Délégation fran-  
çaise, à Paris, pour les Communica-  
tions,

à Monsieur le Directeur Général  
de la S.N.C.F.

Pour faire suite à vos notes des 3 et 28 août 1940 (N° D.1441/18) et à ma communication n° 350/VFM du 9 août, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Chef allemand des Transports m'a adressé le 22 août, une réponse écrite aux diverses questions posées, ce qui implique à mon sens qu'il n'estime pas qu'il y ait lieu de procéder à leur examen au cours d'une conférence, comme je l'avais demandé en soulignant l'intérêt qu'offrirait votre présence ainsi que celle de Monsieur BERTHELOT.

Je vous envoie copie de la correspondance que j'adresse à ce sujet à Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications.

(s) PAQUIN.

MEMENTO DE LA CONFERENCE TENUE à la HVD-PARIS

le 20 AOUT 1943

entre M. le Ministre des Communications et le Président MUNZER.

1ère question - Conditions d'application de la banalisation orientée pour le trafic marchandises France-Allemagne.

Il y a eu deux conférences préliminaires sur cette question: l'une le 10 août 1943, entre MM. MORONI - DARGEOU et l'ORR WENDT, l'autre, le 13 août 1943, entre MM. MORONI, DARGEOU et M. REINDL, représentant du Hauptwagenamt, assisté de l'ORR WENDT.

Les représentants allemands se refusent, d'une part, à garantir un minimum pour le parc de wagons disponibles en France, d'autre part, à arrêter, en accord avec la S.N.C.F., l'importance des prestations à faire vers le Reich. Ils demandent avec insistance l'application pure et simple de la banalisation orientée.

Cette innovation est très dangereuse. C'est le doigt mis dans l'engrenage pour la banalisation pure et simple. Il ne pourra y être pallié que par une attitude de très énergique de notre représentant. M. le Ministre n'accepte pas explicitement l'essai de la banalisation orientée privée de ces deux conditions mais ne renonce pas non plus à la fixation d'un parc minimum qu'il déclare maintenant placée au second plan de ses préoccupations et il propose finalement au Président MUNZER qu'une Commission de 4 Membres (2 HVD, 1 Ministère des Communications, 1 S.N.C.F.) se réunisse, en principe, 2 fois par semaine pour examiner les conditions d'évolution du matériel en France et concerter les mesures utiles pour améliorer ces conditions en diminuant l'importance des mouvements de matériel vide; ceci pour permettre à la S.N.C.F. d'assurer les transports que le Gouvernement considère comme essentiels.

M. le Président MUNZER se déclare d'accord si la Commission ainsi créée est habilitée à examiner la situation des transports d'intérêt allemand au départ de la zone Sud. en ce sens

P.FOURNIER

M. le Ministre donne son accord sur cette extension et précise comme suit la directive qu'aura son représentant à cette Commission : diminuer les parcours à vide.

2ème Question - Protection des Dépôts et Ateliers contre les sabotages et les attentats.

Devant le nombre croissant de sabotages et d'attentats qui risquent de paralyser complètement certaines zones ferroviaires M. le Ministre fait part du désir du Gouvernement français de faire garder immédiatement les Etablissements du Matériel et Traction qui apparaissent comme les points les plus sensibles, soit 20 Grands Ateliers et 100 Dépôts, par 2.000 Gardes des Communications choisis parmi les 8.000 qui, actuellement, gardent les voies et les ouvrages d'art. Bien entendu, ces 2.000 gardes retirés des voies devraient y être remplacés et le Gouvernement va proposer aux Autorités allemandes de porter de 8.000 à 10.000 l'effectif théorique de la Garde des Communications.

Vu

P.FOURNIER



M. le Président MUNZER voudrait que la S.N.C.F. agisse directement sur l'esprit de ses agents afin de les dissuader de se livrer à des actes de sabotage ou, tout au moins, de les tolérer, car c'est finalement l'Economie française qui en souffre exclusivement. Il accepte néanmoins d'appuyer auprès du Militärbefehlshaber la demande du Gouvernement Français.

3ème Question - Relève des ouvriers français travaillant en Allemagne.

Vu  
P.F.

Le Ministère allemand des Communications, (RVM) en accepte le principe mais se refuse à en discuter les détails avant que la SNCF n'ait rempli ses obligations concernant l'envoi en Allemagne des 2 tranches de 5.000 ouvriers de la 3ème section Sauckel.

J'insisterai de nouveau auprès du Ministre  
P.FOURNIER

Devant l'insistance de M. le Ministre, le Président MUNZER promet néanmoins de demander à la DR d'autoriser à titre de propagande le retour de 10 agents travaillant déjà depuis plus d'un an en Allemagne.

4ème question - Liaison entre la S.N.C.F. et ses agents travaillant à la DR

Vu  
P.F.

A la demande de M. le Ministre, M. le Président MUNZER promet de faire activer la délivrance des laissez-passer dont les demandes viennent d'être transmises à la HVD en faveur des 5 Ingénieurs SNCF qui se sont déjà rendus en Allemagne en février dernier.

5ème question - Augmentation des tarifs de 25 % -

Cette augmentation est indispensable pour que les tarifs marchandises suivent le prix moyen de la vie et que l'erreur de 1918 ne soit pas renouvelée.

Quant aux tarifs-voyageurs, le Gouvernement voudrait les appliquer dès le 1er septembre 1943 afin de profiter du retour des vacances. Les nouveaux prix seront encore inférieurs à ceux pratiqués en Allemagne et en Italie si on les rapporte au prix moyen de la vie.

Le relèvement du tarif des abonnements à la semaine serait indispensable pour que le prix de l'abonnement ne soit pas inférieur au prix d'un aller et retour.

Vu  
à suivre  
P. FOURNIER

Le Président MUNZER promet son appui pour faire accélérer l'examen, par le Militärbefehlshaber, de cette demande qui n'est pas de sa compétence.

6ème question - Désignation d'un fonctionnaire responsable vis à vis de la HVD pour l'envoi en Allemagne des ouvriers destinés à la DR

Vu  
P.F.

Le retard dans la désignation du remplacement de M. BRIAT résulte d'un remaniement total dans l'organisation du Service de la main-d'oeuvre. Le nouveau fonctionnaire responsable vis à vis de la HVD sera M. ACIS.

7ème question - Principe du non-remplacement des agents reconnus malades après un certain séjour en Allemagne

Vu  
P.F.

M. le Ministre déclare que la S.N.C.F. n'a fait qu'appliquer au cas particulier des Cheminots la règle générale admise pour tous les ouvriers travaillant en Allemagne.

Comme il ne s'agit que de deux cas seulement, M. le Ministre est d'accord pour que ces 2 agents soient remplacés en même temps que les 10 dont le contrat d'un an est arrivé à expiration.

8ème question - Réquisition de 2 locomotives à Toulon

Vu  
P.F.

M. le Ministre demande au Président MUNZER de s'opposer au départ de ces 2 machines avec leurs mécaniciens, compte tenu des énormes difficultés de traction qui apparaissent, dès maintenant, dans la zone sud de la région Sud-Est.

Le Président MUNZER n'est pas au courant de cet incident, mais il se renseignera.

9ème question - Encombrement du triage de La Seyne-Tamaris

M. MORONI propose que, pour répondre aux critiques de la HVD sur les conditions d'exploitation du triage de la Seyne, une enquête soit faite sur place par des représentants de la HVD et de la Région Sud-Est.

Vu  
P.F.

M. le Président MUNZER signale qu'il n'y a pas seulement une question d'exploitation, mais que ses Services ont envisagé la construction de nouvelles voies.

Il demande que M. TUJA vienne assister à la conférence prévue pour le mardi 24 août à la HVD-Paris, afin d'examiner ce nouveau projet.



D 1441/18

Commandement suprême de  
l'Armée de Terre

-----  
Etat-Major Général

-----  
Le Chef des Transports  
Chef de la Section Az.  
W 3 N°0186.40

Paris, le 22 août 1940

Au Chef de la Délégation Française  
pour les Communications

Monsieur le Colonel PAQUIN à Paris

Il est répondu comme suit au questionnaire du 31 juillet joint à  
votre lettre 359/V.F.M. du 9 août 1940 au Général KOHL.

§ 1 b - Circulation du personnel de part et d'autre de la ligne de démarca-  
tion et à l'intérieur du territoire français occupé -

Il n'est pas reconnu qu'il soit nécessaire de rendre plus libre  
la circulation des personnes de la S.N.C.F. à travers la ligne de dé-  
marcation aussi bien qu'à travers la "Auffanglinie".

Le personnel de la S.N.C.F. pour lequel cette circulation est in-  
dispensable est mini de laissez-passer pour la circulation frontalière,  
établis par les W.V.D. de Paris et de Bruxelles, conformément aux  
prescriptions émanant du Commandement suprême de l'Armée de Terre.

§ 1 c - Reprise du trafic commercial marchandises sur les lignes ouvertes  
à la circulation -

Le Chef allemand des Transports a autorisé les Commandants des  
W.V.D. de Paris et de Bruxelles, à opérer la reprise du trafic public  
dans la mesure où cette reprise ne gêne en rien les transports mili-  
taires allemands. Le trafic en transit des lignes de délimitation se  
fait conformément aux ordres du Commandement suprême de l'Armée de  
Terre. Les modalités de reprises du trafic public (nature et importan-  
ce) seront réglées par la W.V.D. de Paris et de Bruxelles.

§ 3 a - Transferts de stocks et de matériel à travers la ligne de démarca-  
tion -

Les W.V.D. du secteur où se trouve le stock à transférer en zone  
non occupée ont qualité pour autoriser le transfert aux conditions  
suivantes :

a) les services français ne devront pas demander plus de matériel  
qu'ils n'en ont strictement besoin;

b) en zone occupée, il devra toujours rester une réserve suffi-  
sante pour que les besoins de la zone occupée puissent être satisfaits

§ 3 L - Echange de matériel avec l'Allemagne et les pays voisins -

L'échange de matériel roulant aux frontières et à la ligne de  
démarcation s'effectue suivant les errements internationaux comme  
avant la guerre aux frontières nationales. Les W.V.D. donneront les  
instructions nécessaires en ce qui concerne le relevé du matériel et  
les statistiques.



§ 4 a - Régime d'exploitation -

L'exploitation des lignes du territoire occupé est réglée par les W.V.D. suivant les directives du Chef des Transports. Il ne peut être donné suite à la demande de classement systématique et définitif des lignes, suivant qu'elles sont exploitées exclusivement par la S.N.C.F. ou par l'autorité allemande, le Chef allemand des Transports se réservant le droit d'opérer les modifications nécessaires au fur et à mesure des besoins de l'Armée allemande.

§ 4 b et 4 c - Emploi de personnels français -

Il n'est pas reconnu nécessaire de faire une désignation systématique des catégories de personnel français à employer. La décision en incombe aux W.V.D. suivant les circonstances locales et les besoins.

Par ailleurs, il n'y a pas besoin d'assurance spéciale que la S.N.C.F. sous sa propre responsabilité dispose de son personnel. Le droit d'opposition doit cependant être reconnu dans tous les cas où les intérêts de l'armée d'occupation sont en cause. Les questions d'espèce qui n'auraient pas une importance décisive doivent être réglées localement entre les W.V.D. et la S.N.C.F.

§ 4 d - Echange du matériel roulant -

Le matériel de chemin de fer de la zone occupée est en totalité et sans limitation à la disposition du Chef allemand des Transports et est mis en service et utilisé selon ses directives.

Le matériel ferroviaire français éventuellement emmené en Belgique, Hollande ou Allemagne sera déterminé par le Chef allemand des Transports et décompté et incorporé au parc de matériel ferroviaire de la zone occupée.

§ 4 e - Rayon d'action des ateliers -

Les observations formulées en ce qui concerne le rayon d'action des ateliers, ont été transmises à la W.V.D. de Paris qui réglera les principes de l'exploitation des ateliers situés en territoire occupé.

§ 4 f et g - Reprise du trafic commercial marchandises et comptabilisation des recettes et dépenses -

La réponse à cette question est donnée par la réponse à 1 c. La W.V.D. de Paris est chargée de régler les tarifications et conditions de payement.

Tout décompte du trafic militaire est, en principe, refusé.

§ B 1 - Organisation du contrôle allemand sur la S.N.C.F. -

Le Chef allemand des Transports se refuse à accepter toute discussion sur l'opportunité de l'organisation territoriale prescrite par lui.

Il est entendu que la S.N.C.F. aura dans le moindre délai adapté

son organisation à celle prescrite par le Chef des Transports.

§ B 2 - Approvisionnement en charbon de la S.N.C.F. 6

Les observations concernant l'approvisionnement en charbon ont été adressées à la W.V.D. de Paris qui décidera.

§ B 3 - Travaux neufs en territoire occupé -

La question des "travaux neufs" est à examiner pour chaque cas particulier. Les transformations des installations qui sont la conséquence de l'Armistice pour examiner la construction de nouvelles gares sont à la charge de la France.

§ B 4 - Réparation des dommages causés par la force armée anglaise -

La France est obligée d'entretenir le réseau des voies de communications.

Le Chef allemand des Transports refuse de discuter les raisons qui nécessitent les travaux d'entretien.

§ B 5 - Relations entre la S.N.C.F. et la W.V.D. de Bruxelles -

Comme il a déjà été dit dans la réponse à B.1 le Chef allemand des Transports ne peut qu'attendre qu'il soit tenu compte de ses prescriptions et qu'il soit délégué auprès de la W.V.D. de Bruxelles des fonctionnaires munis des pouvoirs nécessaires à assurer une prompt exploitation. Il a déjà été demandé par ailleurs, l'envoi auprès de la W.V.D. de Bruxelles et des "Transport-Kommandanturen" de Lille et de Nancy d'un fonctionnaire dirigeant de la S.N.C.F.

§ B 6 - Signalisation des voies ferrées situées en territoire français -

Lors de la mise en exploitation du réseau français par l'armée allemande, il a été nécessaire d'utiliser provisoirement des appareils de signalisation improvisés de modèle allemand, les appareils de sécurité français étant partie détruits, partie hors service. L'état primitif sera rétabli dès que les installations de sécurité françaises pourront être, dans leur ensemble, remises en service et dès qu'un Règlement de signalisation approprié pour le personnel allemand aura été achevé.

P.O.

Signé : KOHL.



-----  
Délégation française pour  
les Communications  
-----

Paris, le 30 août 1940

622 V.F.M.

Questions posées au Chef  
allemand des Transports

-----  
D. 1441/18

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

à M. le Ministre Secrétaire d'Etat  
aux Communications

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance, qu'à la demande de Monsieur le Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer français, j'ai adressé le 9 août au Chef allemand des Transports, un questionnaire dont ci-joint un exemplaire, en lui proposant d'examiner les questions soulevées, au cours d'une conférence à laquelle eussent utilement participé Monsieur le Directeur Général et Monsieur le Directeur Général adjoint de la S.N.C.F.

Je vous adresse, pour vous permettre de la faire tenir si vous le jugez utile, à la S.N.C.F. la traduction de la réponse qui m'est parvenue.

Le fait que les Autorités d'occupation aient cru devoir traiter ces questions par écrit, implique à mon sens qu'elles estiment qu'il n'y a pas lieu de réunir une conférence en vue de procéder à leur examen.

(s) PAQUIN.