

HISTORIQUE
DE LA
DELEGATION TECHNIQUE S.N.C.F.
A VICHY

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>	<u>Tableaux</u>
<u>PREAMBULE</u>	1	
<u>CHAPITRE 1er.</u>		
<u>Création-Installation et Mission - Situation des transports de rapatriement au moment de l'entrée en fonction de la Délégation Technique de Vichy.</u>		

- Création et Installation	2	
- Mission	3	
- Situation des Transports de rapatriement au moment de l'entrée en fonction de la Délégation Technique.	4	Annexe .A.
<u>CHAPITRE II</u>		
<u>Transports de rapatriement de zone non occupée vers zone occupée.</u>		

- Transports massifs de démobilisés et de réfugiés (1ère phase)	4 à 6	1 2
- Reprise du rapatriement des réfugiés sur la zone occupée autorisée (2ème phase)	7	3
- Rapatriement des réfugiés sur la zone occupée réservée.	8 - 9	4
- Rapatriement de personnel de Sociétés, établissements, usines, etc...	10 - 12	
- Services et organes des Ministères rapatriés en zone occupée.	13	5

	<u>Pages</u>	<u>Tableaux</u>
- Rapatriement des démobilisés (2ème phase)	13 - 14	6
<u>CHAPITRE III</u>		
<u>Transports de rapatriement de prisonniers libérés</u> <u>à destination de la zone non occupée.</u>		

<u>A - PRISONNIERS BLESSES OU MALADES</u>		

- Blessés ou malades rapatriés d'Allemagne à travers la Suisse.	15	7
- Blessés ou malades rapatriés directement d'Allemagne.	16	7
- Blessés ou malades rapatriés de zone occupée	16	7
- Inaptes ou réformés rapatriés d'Allemagne	16	7
<u>B - PRISONNIERS VALIDES</u>		

- Personnel Sanitaire	17	8
- Pères et Frères aînés de familles nombreuses	17	8
- Anciens Combattants de la Guerre 1914-1918	17	8
- Militaires et Marins (Transports Rhône)	17	8
- Nord-Africains et Indigènes Coloniaux rapa- triés de zone occupée.	18	8
- Rapatriés libérés au titre de la " Relève "	18	8
<u>C - MILITAIRES FRANCAIS INTERNES EN SUISSE</u>		

- Transports de rapatriement	18	8
<u>CHAPITRE IV</u>		
<u>Expulsés Alsaciens - Lorrains.</u>	19	9

<u>CHAPITRE V</u>		
<u>Transports Militaires</u>		
- Mise en place de l'Armée de l'Armistice	19-20	10
- Mouvements massifs de troupes.		
1°) Transports de troupes des garnisons vers les centres d'entraînement et vice versa	21	11
2°) Troupes matériel essence sur Salonique et retour.	21	12-12 bis
3°) Rapatriement de l'Armée du Levant	22	13
4°) Transports " Gamma et Delta "	22	14.

CHAPITRE VI

Chantiers de la Jeunesse.

	<u>Pages</u>	<u>Tableaux</u>
- Mise en place des Chantiers	22	15
- Libération massive de jeunes en 1941	23	16
- Mouvements divers à l'occasion de manifestations	23	
- Participation aux travaux agricoles des Régions Vinicoles.	23- 24	

CHAPITRE VII

Transports Interzones de permissionnaires.

- Organisation des Convois - Généralités	24-25	
- Permissionnaires de la Marine	25-26	17
- Permissionnaires des Armées de Terre et de l'Air	26	19
- Vacances en zone occupée des élèves des Ecoles Militaires et préparatoires	26-27	19
- Envoi en permission en zone occupée de prison- niers rapatriés d'Allemagne.	28-29	
- Envoi en permission en zone occupée de prison- niers rapatriés d'Allemagne.	29	
- Militaires et marins rapatriés de Syrie	30	20
- Gendarmes et Gardes permissionnaires	30	21
- Cadres des Chantiers de la Jeunesse	30 - 31	21

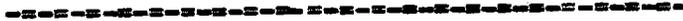
CHAPITRE VIII

Transports interzones en convois collectifs du
Personnel Civil des Ministères.

- Organisation des Convois - Généralités	31	22 - 23
- Personnel du Secrétariat-d'Etat à l'Aviation	32	22 - 23
- Personnel du Secrétariat d'Etat à la Marine	33	22 - 23
- Personnel du Secrétariat d'Etat à la Guerre	33-34	22 - 23
- Personnel du Secrétariat d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances	"	
- Personnel du Secrétariat d'Etat à l'Intérieur	34	22 - 23
- Personnel du Secrétariat d'Etat à l'Agriculture et au Ravitaillement.	35	22 - 23
- Ministère des Affaires Etrangères	35	22 - 23
- Ministère du Travail	35	22 - 23
- Ministère de la Production Industrielle et des Communications	36	22 - 23
- Ministère de la Production Industrielle et des Communications	36-37	22 - 23
- Ministère de l'Information	37	22 - 23
- Ministère de l'Education Nationale (Vacances scolaires)	38-39	24
- Agents de la S.N.C.F.	40	
	40-44	25

	<u>Pages</u>	<u>Tableaux</u>
<u>CHAPITRE IX</u>		
<u>Voyages Officiels de Hautes Personnalités Française et Etrangères.</u>		
- Désignation des trains spéciaux pour les personnalités françaises.	45	
- Composition normales des trains	45-46	
- Préavis nécessaire pour la mise en marches des trains H.P.F.	47	
- Trains spéciaux mis en circulation en 1941 et en 1942.	47-48	26 - 28
- Itinéraire à faire suivre aux trains spéciaux du Chef de l'Etat.	49	
- Aménagements demandés pour compléter l'équipement des rames.	49	
- Transports de Diplomates Etrangers	50	29
<u>CHAPITRE X</u>		
<u>Transports Divers de Personnel.</u>		
- Croix - Rouge Française	50	30
- Croix - Rouges Etrangères	51	31
- Police Nationale - Internés Politique Gardiens de la Paix	51-52	32 - 33 Annexe B
- Israélites - Allemands - Polonais - Tchécoslovaque - Luxembourgeois (I.A.P.T.)	52-59	34
- Travailleurs étrangers	59	35
- Manifestation d'Ordre National en zone libre	60	36
<u>CHAPITRE XI</u>		
<u>Transports Spéciaux de Marchandises.</u>		
- Livraisons de prises de guerre (Armes, Matériels, Munitions) aux autorités d'occupation.	60-62	Annexe C 37
- Munitions Spéciales sur Toulon et Angoulême pour immersion ou déchargement (Ypérite, phosgène etc..)	62	Annexe D 63
- Denrées, phosphates, Minerai de l'Afrique du Nord vers l'Allemagne, l'Italie, la Hongrie etc....	63-65	38
- Minerai, fontes, aciers, etc.. de zone libre vers l'Allemagne et l'Italie.	65-67	39
- ferraille de zone libre sur Montluçon	67	
<u>CHAPITRE XII</u>		
<u>Divers.</u>		
- Fourniture de matériel par la S.N.C.F. pour la construction du " Méditerranée-Niger "	67-69	Annexes E. F.G.H.

	<u>Pages</u>	<u>Tableaux</u>
- Répartition de wagons vides au titre de dépannage d'entreprises d'Usines etc.....	! 69-70 !	! 40 !
- Déclaration de wagons réservoirs et containers citernes	! 70-71 !	! !



HISTORIQUE
DE LA
DELEGATION TECHNIQUE S.N.C.F.
A VICHY

ANNÉES 1940 1941 1942

P R E A M B U L E

Le 22 Juillet 1940, Monsieur SCHUTZ, René, Ingénieur Principal, Chef du Service de l'Exploitation de la Sous-Direction de STRASBOURG, qui jusqu'à cette date avait dirigé au PUY (Haute - Loire) le rapatriement des cheminots de la Région EST et de l'Alsace Lorraine repliés dans la Région du PUY, reçoit l'ordre de se rendre, accompagné de Monsieur SCHUTZ, Jules, Inspecteur Principal, à TOULOUSE à la Commission Centrale pour prendre la suite de Monsieur SAUVAJOL, Ingénieur en Chef, rappelé à PARIS avec une partie du personnel du Service Central du Mouvement et pour y liquider les affaires en cours à cette Commission Centrale. Quelques jours plus tard, il est rejoint par Monsieur CHANTIER, Inspecteur Principal Adjoint.

Arrivés à TOULOUSE le 27 Juillet 1940, M.M. SCHUTZ se mettent au courant des transports de démobilisés qui sont en cours, ainsi que de ceux des réfugiés qui viennent d'être amorcés et s'effectuent déjà à une cadence encore lente.

C H A P I T R E I

CREATION , INSTALLATION ET MISSION DE LA DELEGATION TECHNIQUE

S.N.C.F. A VICHY - SITUATION DES TRANSPORTS DE RAPATRIEMENT AU

MOMENT DE L'ENTREE EN FONCTION DE LA DELEGATION TECHNIQUE.

CREATION ET
INSTALLATION

Le 12 Août 1940, par arrêté et décret parus au Journal Officiel, la Commission Centrale des Chemins de Fer de TOULOUSE est supprimée, ainsi que les Commissions Régionales et une Délégation Technique de la S.N.C.F. est créée à VICHY à la même date.

Monsieur SCHUTZ René, désigné comme Chef de cette Délégation, quitte TOULOUSE pour VICHY, le 11 Août, avec Monsieur CHANIER, tandis que son frère Monsieur SCHUTZ, Jules reste à TOULOUSE jusqu'au 15 Août 1940, avec le Commissaire Militaire de la Commission Centrale pour liquider des transports en suspens.

La Délégation Technique et le Commissaire Militaire de la Commission Centrale s'installent à l'Agence S. N.C.F. de VICHY 11, Rue du Parc.

La Délégation Technique se compose à ce moment de :

- | | | |
|---|---|---|
| M.M. SCHUTZ René Ingénieur Principal, Chef de la Délégation |) | Agents du Service Central du Mouvement replié à TOULOUSE. |
| SCHUTZ Jules, Inspecteur Principal | | |
| CHANIER, Inspecteur Principal Adjoint | | |
| MOREL, Inspecteur Divisionnaire | | |
| HARIGUILLIE, Contrôleur Technique | | |
| BRIQUET, d ^e | | |
| Melle CHORIER, Dactylographe |) | |

Les Agents du Service Central du Mouvement sont pour la plupart bientôt rappelés à PARIS et remplacés par des Agents de la Région SUD-EST, pris dans les résidences environnantes.

Au début d'Octobre 1940, les Bureaux de la Délégation Technique sont transférés à l'Hôtel Métropole, 7, Rue du Docteur Max Durand Fardel immeuble loué par la S.T.E.F. et où sont déjà logés les Agents de la Délégation Technique.

MISSION

La mission confiée à la Délégation Technique peut se résumer comme suit :

1°/ - Assurer la liaison avec l'Etat-Major de l'Armée et avec les divers Ministères, en particulier :

- Le Ministère des Travaux Publics et des Communications;
- Le Secrétariat Général des Réfugiés au Ministère de l'intérieur.

2°/ - Régler, suivant les directives ou les ordres donnés par la Direction Générale de la S.N.C.F. à PARIS, les questions soumises. Surveiller l'exécution correcte des programmes de transports à effectuant en zone libre.

3°/ - Recevoir les demandes de transports militaires présentées par la Commission Militaire de la Commission Centrale et en demander l'exécution, par priorité et dans les délais impartis, par la voie normale des Services Régionaux ou par entente avec les Arrondissements, si cela est indispensable.

Les Services Régionaux SUD-OUEST et SUD-EST sont représentés en zone libre par les Délégations Techniques de TOULOUSE (Ultérieurement Limoges) et de LYON.

4°/ - Etablir, d'après les programmes reçus de la Commission Centrale et du Secrétariat Général des Réfugiés, les plans de transports décadaires de démobilisés et des réfugiés, les diffuser aux Services intéressés et en surveiller l'exécution.

5°/ - En cas de fermeture de la ligne de démarcation, et dans le cas où des mesures urgentes s'imposent, donner instructions utiles sous sa responsabilité, aux autres Délégations Techniques ou aux Arrondissements.

Pour correspondre avec tous les Services désignés ci-dessus la Délégation Technique dispose des relations téléphoniques suivantes :

1°/ - Réseau militaire spécialisé

Vichy-Lyon)
(Clermont-Ferrand
(Toulouse (ultérieurement Vichy-Limoges)

2°/ - Réseau des P.T.T.

2 lignes du téléphone automatique
n° 21/83 et 33/41

3°/ - Réseau intérieur S.N.C.F.

Téléphone automatique de la gare de VICHY
n° 15

SITUATION
DES
TRANSPORTS
DE RAPATRIEMENT
AU MOMENT DE L'ENTREE
EN FONCTIONNEMENT
DE LA
DELEGATION
TECHNIQUE

Pendant la période du 19 Juin au 12 Août 1940, c'est à dire antérieurement à la création de la Délégation Technique 609 trains de réfugiés ou de démobilisés avaient déjà été mis en marche pour le rapatriement de 708.200 personnes se répartissant comme suit :

Démobilisés	122 trains	146.400 personnes
Réfugiés Français	170 "	204.000 "
Fonctionnaires et Cheminots	219 "	262.800 "
Alsaciens - Lorrains	43 "	29.000 "
Réfugiés Belges	46 "	55.200 " (1)
Réfugiés Luxembourgeois	9 "	10.800 "

Totaux : 609 trains 708.200 personnes

Le décompte établi par les Préfectures à la date du 13 Août 1940, fait ressortir un total de 2.414.265 réfugiés dont le détail est donné dans l'annexe .A.

CHAPITRE II

TRANSPORTS DE RAPATRIEMENTS DE LA ZONE NON OCCUPEE
VERS LA ZONE OCCUPEE.

TRANSPORTS
MASSIFS DE DEMOBILISES
ET
DE REFUGIES
(1ère phase)

Le rapatriement des réfugiés et des démobilisés constitue donc, dès le début du fonctionnement de la Délégation Technique, la tâche la plus importante de celle-ci.

Parmi les réfugiés, on distingue les catégories suivantes :

-
- (1) Les 55.200 Belges rapatriés au 12 Août 1940, comprenaient :
 - 33.600 jeunes des centres de recrutement de l'Armée (C.R.A.B.) transportés dans 28 trains.
 - 16.800 cheminots transportés dans 14 trains et dont le rapatriement était terminé au 12 Août 1940.
 - 4.800 personnes de la population civile transportées dans 4 trains.

En outre, il restait à rapatrier à cette date tous les militaires belges démobilisés.

Réfugiés Français (1)
" Alsaciens
" Lorrains
" Belges
" Luxembourgeois

Le transport des diverses catégories de rapatriés s'effectue d'après des plans décennaires établis par la Délégation Technique suivant les renseignements donnés par les organismes intéressés (Commission Centrale pour les démobilisés, Service des Réfugiés au Ministère de l'Intérieur pour les réfugiés Français, Etat-Major de l'Armée Belge pour les réfugiés Belge etc.....) Les plans décennaires tirés à 600 exemplaires sont répartis par les soins de la Délégation Technique entre tous les Services intéressés de la zone libre, les Inspecteurs accrédités étant chargés de la distribution aux Préfectures.

Chaque plan décennaire accompagné d'une note explicative comporte un tableau des transports à exécuter jour par jour, pendant la décennie, avec indication des marches spéciales particulières à chaque catégorie de réfugiés.

Le nombre de ces marches spéciales est augmenté au fur et à mesure des besoins, mais il arrive fréquemment que des suppressions de trains ou des modifications d'acheminement sont ordonnées par les autorités d'occupation. Ces adjonctions et suppressions nécessitent à plusieurs reprises, la refonte, la modification, voir même la réfection complète des plans décennaires dont l'exécution rencontre, de ce fait, de sérieuses difficultés, provenant entre autres :

- a) de l'insuffisance des délais pour diffuser en temps utile aux organes d'exécution les nouveaux plans décennaires et les modifications importantes de marches ou d'itinéraires.
- b) de l'utilisation par les Divisions Militaires de certaines marches de démobilisés pour des destinations autres que celles prévues : par exemple, un train prévu pour la destination de Paris était utilisé pour un convoi à destination de la Bretagne, ce qui présentait des difficultés pour la continuation après Paris.

(1) à noter que jusqu'à fin 1941, les Autorités d'Occupation n'ont autorisé les rapatriements des réfugiés que vers la zone occupée autorisée, à l'exclusion de la zone interdite.

- c) de la création sans préavis des indices allemands le 2 Septembre 1940, date à partir de laquelle aucun train en provenance de la zone libre ne peut franchir la ligne de démarcation sans être muni d'un indice allemand délivré par la Kommandantur Paris-Sud, après réception par celle-ci de l'annonce détaillée du train;
 - d) des interdictions faites, sans préavis, ou sans préavis suffisant, par les Autorités Allemandes d'utiliser certaines marches ou de mettre en marche certains trains;
- Interdiction de mettre en marche des trains de réfugiés Belges du 10 au 12 Août et limitation à 3 du nombre de ces trains à partir du 15 Août ;
 - Interdiction d'utiliser à partir du 8 Septembre 1940 les marches de réfugiés Belges ne transitant pas par Chalon S/Saône;
 - Interdiction ou limitation du nombre des trains d'Alsaciens Lorrains tout en maintenant l'obligation d'utiliser toutes les marches prévues ;
 - Interdiction d'utiliser des marches comportant le franchissement de la ligne de démarcation, la nuit à partir du 11 Septembre 1940 à 19 heures.
- etc.....

Il s'en suit que de nombreux trains sont retenus à la ligne de démarcation ou garés en cours de route. Un grand nombre d'autres trains supprimés au départ, doivent être reportés sur les plans décadaires suivants, d'où de nombreux et importants décalages.

Le tableau n°1 donne la cadence et l'importance des transports des différentes catégories de rapatriés jusqu'au 31 Octobre 1940 date à laquelle les transports massifs sont terminés, la notice explicative indique, avec les difficultés rencontrées, les particularités concernant chacune des décades.

Le rapatriement des réfugiés par trains complets ayant été arrêté sur l'ordre des Autorités d'Occupation à partir du 1er Novembre 1940, les programmes décadaires suivants ne comportent plus que le rapatriement des réfugiés par voitures spécialisées.

Les trains désignés pour l'adjonction de ces voitures sont :

- 1°/ - via Chalon S/Saône : train 118 puis train 52 et 102 à partir du 11/11/40
- 2°/ - via Moulins : trains 1054 et 1014
- 3°/ - via Vierzon : trains 1026 et 1004
- 4°/ - via Langon : train L.B.

La réalisation de ces programmes se poursuit jusqu'au 12 Décembre 1940, époque à laquelle le Service Central du Mouvement suspend les rapatriements à la suite des difficultés survenues pour le franchissement de la ligne de démarcation.

Le tableau n° 2 ci-joint donne le détail par points de transit des voitures spécialisées mises en marche pour chaque décade ou période et la notice explicative indique les difficultés auxquelles s'est heurtée l'exécution des programmes.

REPRISE DU
RAPATRIEMENT
DES REFUGIES EN
ZONE OCCUPEE
AUTO-RISEE

Le 18 Mars 1941, une conférence se tient au Ministère de la Guerre sur la demande du Ministère des Communications pour régler les conditions de reprise du rapatriement des réfugiés, interrompu depuis le mois de Décembre 1940.

D'après les indications fournies lors de cette conférence le Service Central du Mouvement S.N.C.F. fixe par note 11.780.0/6 du 25/3/41 comme suit la consistance des programmes de transport.

- 1 train spécial les lundis et jeudis de chaque semaine respectivement au départ de Lyon-Ferrache et de Limoges, à destination de PARIS par les points de contrôle de Chalon et de Vierzon à la cadence de 1.000 réfugiés par trains.
- Spécialisation d'une voiture de 3° classe chaque jour, à chacun des trains 52, 1014, 1004, L.B. et 933.

Une demande d'incorporation d'une voiture de 2° classe dans les trains précités, pour les réfugiés pyants, formulée par le Service des Réfugiés n'est pas acceptée par le Service Central du Mouvement, pour éviter les remaniements de rames qui s'en suivraient dans les gares d'origine (sa note 11.780.0/6 du 22/4)

Par note 11.780.0/6 du 2/7/41 le Service Central du Mouvement donne son accord pour la spécialisation au départ de Limoges d'une voiture au train G.B. (transit Monpont) et pour l'acheminement direct au-delà de Vierzon via Tours et Le Mans par les trains 4211 MV et 4212, des réfugiés en provenance du Centre et du Sud-Ouest qui franchissent la ligne de démarcation soit à Vierzon (train 1004) soit à Moulins (train 1014)

Le 20 Mai 1940, le Service Central du Mouvement nous adresse les différentes marches pour le rapatriement des réfugiés au départ de certains centres où l'effectif des réfugiés est important (Note 11.780.0/6)

Il s'agit des marches :

R E P : St-Etienne - Paris, via Chalon
R M P : Marseille - Paris, via Chalon
R O P : Montpellier - Tarascon
R C P : Clermont - Paris, via Moulins
R V P : Vichy - St-Germain-des-Fossés
R T P : Toulouse - Paris
R P P ; Périgueux - Paris
R L P : Limoges - Paris
R Y P : Lyon - Paris

Les transports commençant au mois de Mai 1941 pour se terminer en Avril 1942.

Les programmes sont établis par décades, puis par mois. D'assez nombreuses défections de réfugiés sont constatées dans les effectifs des trains complets au moment du départ. Nous intervenons à plusieurs reprises auprès de la Direction des Réfugiés pour éviter que ces défections inévitables n'atteignent un pourcentage trop élevé.

Ainsi qu'il ressort de la statistique ci-jointe (tableau n° 3), 46 trains complets et 164 voitures spécialisées de réfugiés ont été mis en circulation pendant la période précitée. Le nombre des réfugiés rapatriés ressort à 58.000 en chiffre rond.

RAPATRIEMENT DES REFUGIES EN ZONE OCCUPEE RESERVEE

En Novembre 1941, le Service des Réfugiés nous demande d'examiner dans quelles conditions pourra s'effectuer le rapatriement des réfugiés à destination de la zone occupée réservée, par trains complets et par voitures spécialisées.

D'après une statistique faite en Octobre 1941, il s'agit d'un chiffre global d'environ 190000 réfugiés représentant du 24 Avril environ 160 trains complets de 1200 voyageurs (Note D.T. 502. au 31 Decem-0/972-D du 21/10/41 adressée au Service Central du Mouvement.) bre 1942.)

Les points de franchissement de la ligne de barrage Nord-Est retenus sont :

- a) pour les trains complets AMIENS - TERGNIER (1) et CULMONT-CHALINDREY
- b) pour les voitures spécialisées AMIENS, TERGNIER (1), RETHEL, BAR-le-DUC, LANGRES et AUXONNE.

Il n'est pas reconnu possible de donner satisfaction à la demande du Service des Réfugiés, tendant à obtenir des voitures spécialisées allant de bout en bout. Il est décidé que l'acheminement par voitures spécialisées s'effectuera sur PARIS dans la limite des crédits - voitures dont nous

(1) ANIZY - PINON au début.

disposons. Toutefois, à partir de Juin 1942, les voitures transitant par Châlon à destination de la Z.O.R. Est sont acheminées directement via Dijon et Culmont-Chalindrey.

Le rapatriement des réfugiés, qui devait commencer le 20 Décembre 1941, est remis au 1er Avril 1942, mais il ne commence en réalité que le 7 Mai 1942, en raison des retards apportés par les Autorités d'Occupation pour viser les laissez-passer.

Des programmes mensuels sont établis chaque mois pour le mois suivant, d'accord avec le Service des Réfugiés et sont mis en vigueur après avoir été approuvés par le Service Central du Mouvement.

L'expérience des premiers trains de réfugiés mis en marche révèle des défections importantes au moment du départ, atteignant parfois jusqu'à 50 % de l'effectif prévu, et nous intervenons plusieurs fois auprès du Service des Réfugiés pour éviter qu'à l'avenir nos trains soient mal utilisés.

Il nous est demandé aussi d'éviter dans toute la mesure du possible de prévoir plusieurs destinations pour un même train pour supprimer les sujétions telles que : classement des véhicules dans la rame, manoeuvre au point d'éclatement en Z.O., mauvaise utilisation des machines sur les branches terminales etc..... En pareil cas l'acheminement par voitures spécialisées est préférable. Toutefois, nos crédits-voitures étant limités, ces directives ne peuvent être appliquées que si les effectifs à rapatrier sont relativement faibles.

D'autre part, l'acheminement par voitures spécialisées doit être suspendu pendant les mois de Septembre et Octobre 1942, en raison de l'utilisation intense de nos trains à cette époque.

En raison, d'une part, de la diversité des provenances des réfugiés et d'autre part, de l'obligation où nous sommes, lorsque le contingent mensuel à rapatrier est faible, de prévoir plusieurs destinations pour un même train, des difficultés sont rencontrées par le Service des Réfugiés pour obtenir un classement satisfaisant des réfugiés au moment du passage de la ligne de démarcation à Châlon S/Saône. Pour permettre un regroupement des Réfugiés à Lyon, un arrêt d'une heure environ est prévu à cette gare à partir du 2 Novembre 1942, sur les marches spéciales à utiliser.

Ainsi qu'il résulte du tableau n° 4 ci-joint, le total des réfugiés rapatriés en zone occupée réservée jusqu'à la date du 31 Décembre 1942 s'élève à 28.320 personnes dont 22.100 par trains complets et 6.220 par voitures spécialisées.

Toutefois, le rapatriement en zone occupée réservée n'étant pas terminé à la date du 31 Décembre 1942, celui-ci se poursuivra encore pendant l'année 1943 dans les mêmes conditions qu'en 1942.

I - Usine MANURHIN

RAPATRIEMENT DE SOCIÉTÉS, D'USINES, ETC.....

L'Usine Manurhin de Mulhouse, repliée à Cusset (Allier) nous demande le rapatriement à ses frais de son personnel (325 personnes) et de 40 wagons de mobilier.

La Direction des réfugiés et le Service Central du Mouvement sont d'accord pour la mise en marche d'un train spécial, qui est prévu au plan décadaire, pour circuler à la marche PAB 1 du 11 Septembre 1940.

Par suite de défaut d'indice allemand, le franchissement de la ligne de démarcation est refusé par les autorités d'occupation. Le train ayant dû être retenu plusieurs jours à Cusset, les ouvriers de Manurhin s'en émeuvent, et rejettent la responsabilité de ce retard sur une soi-disante mauvaise volonté des autorités Françaises. Pour bien prouver le contraire, le train est avancé vers la ligne de démarcation jusqu'à St-Pourçain S/Sioule. Reclassé pour circuler à la marche PAB 3 du 21 Septembre, il est décalé à nouveau à la marche PAB 6 du 22 Septembre 1940, date à laquelle il peut enfin franchir la ligne de démarcation à Chalon S/Saône.

II - Banques de STRASBOURG

Le personnel, les archives et le matériel des établissements bancaires ci-après :

- Banque Rurale de Strasbourg,
- Société Générale Alsacienne de Banques,
- Crédit Foncier de Strasbourg.

repliés à Périguéux sont rapatriés par train spécial PAB 5, via Chalon S/Saône, le 1er Octobre 1940 (220 personnes et 21 wagons de matériel.)

III - Ateliers de construction d'Issy-les-Moulineaux

Le personnel de cet établissement, replié à Albi (400 personnes) est rapatrié sur Paris par train spécial D.E. 15, le 12 Octobre 1940, via Vierzon.

IV - Chambre de Commerce de STRASBOURG

Sur demande de la Direction des Réfugiés, un train de rapatriement de matériel avec convoyeurs est mis en marche le 30 Octobre 1940, au départ de Périgueux et Limoges à destination de Strasbourg.

La tranche de Périgueux est affectée à la Chambre de Commerce de Strasbourg, et la tranche de Limoges au Crédit Municipal de Strasbourg.

Ce transport, comprenant 35 véhicules, s'effectue le 30 Octobre 1940, par marche APM.

V - Mineurs de Sarre et Moselle

800 mineurs de Sarre et Moselle (Polonais et Yougoclaves) repliés à Carmaux sont rapatriés par train spécial, via Langon, avec Bordeaux comme première destination.

VI - Entreprises Industrielles de la Région de Longwy.

Le rapatriement du personnel des entreprises industrielles de la région de Longwy (Meurthe et Moselle et Ardennes) est organisé par le Service Central du Mouvement

Les convois au départ de la zone libre et ceux au départ de la zone occupée sont fusionnés pour former des trains complets à destination de la région de Barancourt, Longwy, Sedan, etc.....

Les deux premiers convois au départ de Toulouse et St-Etienne sont remis respectivement à Langon et Chalon S/Saône, le 29 Octobre 1940, par trains spéciaux.

Ci-dessous, la récapitulation de ces transports

! Périodes	! Nombre de convois	! Nombre de trains spéciaux mis en marche	! Nombre de Personnes rapatriées
! Année 1940	! 4	! 3	! 2.453
! " 1941	! 22	! 14	! 13.411
! " 1942	! 9	! 8	! 6.077
! Totaux :	! 35	! 25	! 21.941

VII - Mineurs et Sidérurgiques.

Le rapatriement des mineurs de la Région du Nord-Est est organisé par le Service Central du Mouvement.

Les convois au départ de la zone libre sont acheminés soit par voitures spécialisées, soit par trains complets. 13 convois, dont 3 trains spéciaux, s'échelonnent ainsi du 20 Mai au 22 Décembre 1941, pour le rapatriement de 3.836 personnes.

VIII - Etablissements divers.

a) - Ouvriers tisseurs.

Deux trains d'ouvriers tisseurs, comprenant des groupes en provenance de la zone libre, sont mis en marche au départ de Niort, à destination de Sedan, le premier train le 4 Août 1941, et le Deuxième le 6 Décembre 1941.

68 personnes en provenance de la zone libre et acheminées par le train 1014 rejoignent le premier train aux Aubrais. 308 personnes dont 232 rassemblées à St-Germain-des-Fossés, et 76 rassemblées à Châteauroux rejoignent le second train à la même gare.

b) - Banque de France.

82 personnes et 2000 sacs de titres sont rapatriés de St-Yorre à Paris par train spécial le 13 Mars 1941, et 145 personnes par train 1114/1014 le 23 Juillet 1941 de Clermont-Ferrand à Paris.

c) - Société Générale

365 personnes de Gaillac et 55 de La Bourboule, rassemblées à Châteauroux, sont rapatriées sur Paris, via Vierzon par train spécial du 19 Août 1941.

350 personnes et 73 tonnes de marchandises sont rapatriées au départ du Puy et de Vichy sur Paris par train spécial, le 12 Mai 1941.

d) - Personnel et Matériel de la Compagnie des Messageries Maritimes

200 personnes et 30 tonnes de matériel sont rapatriées de Marseille à Paris les 1er, 5 et 9 Février 1943; par voitures spécialisées au train 52. Deux wagons de matériel sont acheminés par les trains de marchandises.

SERVICES
ET ORGA-
NES DES
MINISTÈ-
RES RAPAT-
RIES EN
ZONE OC-
CUPÉE.

Des transports interzones demandés par les Ministères pour mise en place en zone occupée d'éléments militaires spéciaux, de gendarmes, ou de Services rejoignant Paris, donnent lieu à des acheminements, soit par trains spéciaux soit par voitures spécialisées.

- 3 trains de sapeurs de Chemins de Fer.
- 3 trains de sapeurs Mineurs
- 1 train de sapeurs télégraphistes.
- 1 train d'Agents des P.T.T.

Des éléments de Gendarmerie mis en place en zone occupée réservée Nord et Est sont acheminés par voitures spécialisées en Octobre 1941.

En Avril Mai 1942 des groupes de Douaniers sont rapatriés vers le Nord par voitures spécialisées.

Quelques Services des Ministères et le Conseil d'Etat sont rapatriés à Paris courant 1942.

Le tableau n° 5 donne la liste de ces transports.

RAPATRIE
MENT DES
DEMOBILI-
SES (2ème
phase)

Après les transports massifs répartis sur la Période Juillet - Octobre 1940, il reste à effectuer le transport des diverses catégories de démobilisés indiquées ci-après :

1°) Pour la zone occupée autorisée :

- Démobilisés d'Outre-Mer
- Sanitaires sortant des hopitaux
- Ex-Prisonniers
- Classes 1938/1939
- Alsaciens-Lorrains des classes 1938/1939/1940.

2°) Pour la zone occupée réservée

- Tous les démobilisés pour cette zone.

I - Démobilisés d'Outre-Mer

Les plans décennaires établis à partir du 26 Septembre 1940 ne comportent plus que des trains pour l'acheminement des démobilisés en provenance d'Outre-Mer. Ces trains sont mis en marche au départ de la 15° Région Militaire (Marseille) au 1er Janvier 1941, il n'est plus établi de programme pour ces transports qui sont réglés directement avec la 15° Région, par l'intermédiaire de la Délégation

gation Technique Sud-Est à Lyon. Ces transports s'effectuent sans incidents. Toutefois au 1er Novembre 1940, les Autorités d'occupation refusent le passage de nuit à la ligne de démarcation.

II - Démobilisés Sanitaires Ex-Prisonniers Divers

Il s'agit, en la circonstance, d'effectifs assez peu importants, au départ des divers Divisions Militaires qui sont, en règle générale, transportés en complément, dans les voitures spécialisées de réfugiés. A dater du 1er Janvier 1941, par suite de la suppression des voitures de réfugiés, ces groupes sont acheminés par voitures qui leur sont spécialement réservées. Toutefois, lorsque l'importance des effectifs le justifie un train spécial est mis en marche.

III - Démobilisés des Classes 1938/1939

La libération des classes 1938/1939 commence le 21 Décembre 1940, elle s'effectue en 14 contingents et les transports s'échelonnent sur une longue période, allant jusqu'à Novembre 1942. Le transport de chaque contingent nécessite la mise en marche de trains spéciaux dont le nombre varie de 1 à 3.

IV - Démobilisés Alsaciens Lorrains des Classes 1938 - 1939 - 1940

A la demandes des Autorités d'occupation, les Alsaciens Lorrains non libérables appartenant aux classes 1938 - 1939 - 1940 sont démobilisés. Leur rapatriement s'effectue en 2 journées :

- 16 Décembre 1940 pour les démobilisés des classes 1938/1939
- 21 Décembre 1940, tous les démobilisés de la classe 1940.

Ces transports ont nécessité la mise en marche de 7 trains spéciaux.

V - Démobilisés pour la zone Occupée Réservée.

Au mois de Juin 1941, les Autorités d'occupation acceptent le rapatriement des démobilisés originaires de la zone occupée réservée. Les transports d'assez faible importance commencent le 20 Juin 1941, et donnent lieu à la mise en marche de quelques trains, et à l'utilisation de voitures spécialisées.

Le tableau n° 6 indique les effectifs pour les catégories de démobilisés, désignés ci-dessus.

C H A P I T R E I I I

TRANSPORT DE RAPATRIEMENT DE PRISONNIERS A DESTINATION DE LA

ZONE NON OCCUPEE

A - PRISONNIERS BLESSES OU MALADES

Le rapatriement de diverses catégories de prisonniers commence dès le mois d'Octobre 1940.

Les premiers contingents sont composés de malades et de blessés rapatriés d'Allemagne sur la France (Zone non Occupée) à travers la Suisse. Suivront ensuite :

- Blessés et malades rapatriés de zone occupée sur zone non occupée.
- Blessés et malades rapatriés directement d'Allemagne sur la France.
- Prisonniers valides rapatriés d'Allemagne sur la France (Zone non occupée)
- Français internés en Suisse.

PRISONNIERS
BLESSES ET
MALADES RA-
PATRIES A
TRAVERS LA
SUISSE.

Le 8 Octobre 1940, la Commission Centrale nous avise qu'un fort contingent de prisonniers blessés et malades doit être rapatriés d'Allemagne sur la France (zone non occupée) via la Suisse.

Les prisonniers rapatriés seront transportés jusqu'à Constance, dans des trains Allemands, à cette gare ils seront transbordés dans des trains Français acheminés sur la France via Genève, et dirigés ensuite sur les Centres d'Hospitalisation.

Pour assurer ces transports, il est formé 3 rames de matériel S.N.C.F., composées de 2 ABy + 10 Cyi + 1 voiture sanitaire pour malades couchés.

Ces transports ont été exécutés sans incident. Ils ont nécessité la mise en marche de 37 trains spéciaux (effectif transporté : 24.560 blessés et malades) et ont pris fin le 20 Mars 1941.

PRISONNIERS
BLESSES OU
MALADES RA-
PATRIES DI-
RECTEMENT
D'ALLEMAGNE

Le rapatriement direct d'Allemagne sur la France (zone non occupée), de prisonniers malades ou blessés proposé aux autorités Allemandes, fait l'objet d'une étude de l'Etat-Major de l'Armée 4^o Bureau (n°1073 - 4/EMA du 14 Février 1941.

Les transports commencent le 26 Février 1941. Ils s'effectuent en plusieurs phases successives, par trains sanitaires spéciaux.

Ces trains sont constitués, soit en matériel allemand, soit en matériel français, avec ou sans transbordement à la ligne de démarcation.

A l'origine des transports huit rames spéciales de matériel français sont fournies en zone occupée pour aller prendre charge en Allemagne.

A partir de Juillet 1941, 4 rames sanitaires de la zone non occupée sont destinées au même service. Elles assurent les transports de bout en bout, mais la plupart des trains en charge sont triés à Chalon S/Saône et fractionnés en deux tranches. Une tranche pour la zone occupée, l'autre pour la zone non occupée.

BLESSES ET
MALADES RA-
PATRIES DE
LA ZONE OC-
CUPÉE

Le rapatriement sur la zone non occupée de malades et blessés en traitement dans les hôpitaux de la zone occupée s'effectue au moyen de rames sanitaires et de voitures sanitaires spécialisées.

Les transports commencent le 1er Octobre 1940 se prolongent jusqu'au 20 Octobre 1942. Ils s'effectuent sans incident.

INAPTES OU
REFORMES
RAPATRIES
D'ALLEMAGNE

Les inaptes et réformés sont rapatriés d'Allemagne sur la zone non occupée via Chalon S/Saône, par trains spéciaux ou voitures spécialisées. Le premier convoi (1 train spécial) est remis à Chalon S/Saône le 21 Septembre 1941. Ces transports se poursuivent ensuite sans incident. Les rapatriés sont dirigés sur Sathonay, Roanne et Lyon où s'effectuent ensuite les opérations de démobilisation.

Le tableau n° 7 donne le détail de ces transports.

B - PRISONNIERS VALIDES

A la suite d'accords passés entre les Autorités Françaises et les Autorités Allemandes, diverses catégories de prisonniers valides sont rapatriés d'Allemagne sur la France. Ces mouvements commencent en Février 1941.

PERSON-
NEL SANI-
TAIRE

Le rapatriement de ce personnel s'effectue par la Suisse, via Constance et Genève par trains spéciaux. Les convois sont à destination de Sathonay. Le premier train est remis le 7 Février 1941.

Le nombre de trains reçus est de 6, l'effectif transporté est de 4.000 Officiers et hommes de troupes.

PERES ET
FRERES
AINES DE
FAMILLES
NOMBREUSES

Le rapatriement de cette catégorie de prisonniers s'effectue par trains spéciaux remis à Chalon S/Saône et dirigés sur Sathonay. Le 1er train est remis le 15 Juin 1941, le dernier le 18 Mars 1942.

ANCIENS
COMBATTANTS
DE LA GUER-
RE 1914/18

Ce mouvement débute le 27 Juin 1941, par la remise à Chalon S/Saône de 2 voitures spécialisées transportant 128 rapatriés. Les rapatriements continuent jusqu'au 25 Novembre 1941; et s'effectuent, soit par trains spéciaux, soit par voitures spécialisées. Les convois sont dirigés sur Sathonay où s'effectuent les opérations de démobilisation.

MILITAIRES
ET MARINS
(Transports
Rhône)

En Juin 1941, les Autorités d'occupation autorisent le rapatriement de marins des Equipages de la Flotte et Militaires de l'Armée Active, destinés à l'Armée de l'Afrique du Nord. Les convois nous sont remis par trains spéciaux ou par voitures spécialisées, et sont dirigés :

- les marins sur un centre de triage créé à Montluçon
- les militaires sur Avignon.

Le premier convoi est remis à Chalon S/Saône le 19 Juin 1941, Les Transports sont terminés en Janvier 1942.

NORD AFRI-
CAINS ET
INDIGENES
COLONIAUX
RAPATRIES
DE Z.O.

Ces transports débutent le 18 Décembre 1941, Les trains en provenance de zone occupée sont remis, soit à Langon, soit à Chalon S/Saône. Dirigés sur diverses gare de zone non occupée ces rapatriés sont ensuite regroupés au camp de Fréjus et à Marseille-Arenc, tous les mouvements sont effectués par trains spéciaux.

- trains mis en marche : 12
- effectif total transporté : 12.330

PRISONNIERS
RAPATRIES
AU TITRE DE
LA RELEVE

Les prisonniers rapatriés au titre de la relève, en échange d'ouvriers allant travailler en Allemagne, sont rapatriés par trains spéciaux ou voitures spécialisées remis à Chalon S/Saône.

Le 1er train est remis le 13 Août 1942. Les trains sont dirigés sur Sathonay, Lyon-Brotteaux et Roanne, où s'effectuent les opérations de démobilisation .

C - MILITAIRES FRANCAIS INTERNES EN SUISSE

Les militaires français internés en Suisse sont rapatriés, via Genève à partir du 22 Janvier 1941. Les transports s'effectuent à la cadence de 3 trains par jour, sauf les dimanches, jusqu'au 5 Février 1941, Les trains sont dirigés sur les Centre de Démobilisation ci-après, Grenoble, Sathonay, Ambérieu.

A u total ont circulés :

- 13 trains transportant 8415 internés à destination de Grenoble.
- 11 trains transportant 6222 internés à destination d'Ambérieu.
- 13 trains transportant 8046 internés à destination de Sathonay.

Après leur démobilisation les ex-internés sont regroupés à Lyon-Brotteaux, d'où ils sont dirigés sur leurs destinations définitives, soit par trains spéciaux ou par voitures spécialisées.

Le tableau n° 8 donne le détail de ces transports.

CHAPITRE IV

EXPULSES ALSACIENS LORRAINS

A u mois d'Août 1940, les Autorités allemandes expulsent de leurs domiciles, et refoulent sur la zone libre, des populations d'Alsace et de Lorraine.

Ces expulsés sont acheminés, via Chalon S/Saône jusqu'à Lyon-Brotteaux, d'où, après triage et contrôle, ils sont dirigés sur les départements d'accueil.

Jusqu'au 11 Novembre, les transports sont effectués par trains commerciaux. A partir de cette date, le nombre des expulsés devient très important, et nécessite la mise en marche de trains spéciaux, avec transbordement à Lyon-Brotteaux. Ces transports massifs sont interrompu le 21 Novembre 1940. Ils reprement ensuite du 1er au 21 Décembre 1940.

Enfin; à partir du 1er Janvier 1941 quelques convois sont remis soit par trains spéciaux, soit par voitures spécialisées. Ces transports prennent fin le 4 Octobre 1941

Le tableau n° 9 indique par périodes, le nombre d'expulsés, et leur répartition sur les départements d'accueil.

CHAPITRE V

TRANSPORTS MILITAIRES

MISE EN PLACE DE L'ARMÉE D'ARMISTICE.

1°) Troupes métropolitaines

Les transports de mise en place de l'Armée de l'Armistice sont en cours lors de l'entrée en fonction de la Délégation Technique.

Ils comprennent :

D'une part, des troupes avec matériel, rejoignant leurs nouvelles garnisons.

D'autre part, des Ecoles Militaires et prémilitaires changeant de résidence.

Ces transports jouissent de la priorité absolue.

Ils sont demandés :

- a) Par l'E.M.A.4, s'il s'agit de transports importants ou intéressant plusieurs Régions Militaires non limitrophes.
- b) Par les Commandants des Régions Militaires s'il s'agit d'effectifs ne dépassant pas le chargement d'un train faisant mouvement à l'intérieur d'une Région Militaire, ou de Régions Militaires limitrophes.
- c) D'une Autorité Militaire locale s'il s'agit de petits groupes

Ces demandes sont transmises à la Délégation Technique Vichy.

- par l'intermédiaire de la Commission Centrale s'il s'agit de transports visés en a)
- par l'intermédiaire du Chef d'Arrondissement accrédité, et de la Délégation Technique Régionale s'il s'agit de transports visés en b)
- par l'intermédiaire du Chef d'Arrondissement intéressé, et de la Délégation Technique Régionale s'il s'agit de transports visés en c)

La Délégation Technique Vichy réalise l'accord avec la Commission Centrale sur les conditions de transports, la fixation des horaires, et donne les ordres d'exécution aux Délégations Techniques Régionales intéressées.

2°) Troupes Coloniales

Des détachements de troupes coloniales (sénégalais, Nord Africains, Légionnaires) sont dirigés sur l'Afrique du Nord, via Marseille.

Le tableau n° 10 indique le nombre de trains mis en marche à l'occasion de ces transports.

**MOUVEMENTS
MASSIFS DE
TROUPES.**

En dehors des transports de mise en place de l'Armée de l'Armistice, nous avons à faire face à d'importants mouvements de troupes parmi lesquels on distingue :

1°) Transports des Garnisons sur les Centres d'Entraînements et vice versa (tableau n°11)

Des périodes de manoeuvres pour l'entraînement de l'Armée de l'Armistice sont prévues chaque années pendant les 2° et 3° trimestres, et nécessitent la mise en marche d'un assez grand nombre de trains pour le transport des troupes et du matériel des garnisons vers les camps et vice versa. Les principaux camps utilisés sont :

- | | |
|---|-------------------------------------|
| - La Courtine , desservi par la gare de La Courtine | |
| - Bourg-Lastic | - d°- Laqueuille |
| - La Fontaine du Berger | - d°- Clermont-Fd et Royat |
| - Le Larzac | - d°- l'Hospitalet du Larzac |
| - Rivesaltes | - d°- Quillan et Rivesaltes |
| - Les Garrigues | - d°- Nîmes |
| - St-Etienne-les-Orgues | - d°- Volx et la Brillanne-Craison. |

Les transports sont demandés par la Commission Centrale. Les Délégation Techniques Régionales fixent les horaires, et donnent les instructions aux Services intéressés après approbation de la Commission Centrale transmise par la Délégation Technique Vichy.

2°) Transports de troupes - matériel et essences sur Salonique (tableaux n° 12 et 12 bis)

Ces transports sont effectués sur zone occupée, via Chalon S/Saône à partir du 12 Juin 1941 et comprennent :

- 7 trains spéciaux de troupes au départ d'Avignon, Nîmes, Montpellier, Lyon-Guillotière, Clermont-Fd, circulant sous l'indice " ALCIBIADE "
- 5 trains spéciaux de matériel au départ de Fréjus, Arles, Toulon, Perpignan, Lyon, circulant sous l'indice " PERICLES "
- 7 trains spéciaux essence, au départ de Toulon, Port-St-Louis-du-Rhône, Agen, Lyon-Guillotière, circulant sous l'indice " HERACLES "

Du 11 Juillet au 19 Août 1941, 16 de ces trains reviennent de zone occupée, via Chalon S/Saône, et font retour sur leur point de départ.

3°) Rapatriement du Personnel (Civil et Militaires) de l'Armée du Levant (tableau n°13)

Le personnel de l'Armée du Levant (Civils et Militaires accompagnés de leurs familles) est rapatrié de Syrie, via Marseille du 13 Août au 19 Septembre. Ces voyageurs sont transportés sur les lieux de refuge par trains spéciaux. Les courants principaux de transports se dirigent vers le littoral méditerranéen (Fréjus, St-Raphél), le Sud-Ouest (Rivesaltes, Pau, Tarbes), et la vallée du Rhône (Salon, Istres Montélimar, Privas)

4°) Transports "GAMMA " et " DELTA " (Tableau n° 14)

Des transports ainsi désignés ont été effectués entre Menton et Marseille, au début de l'année 1942.

Ils ont fait l'objet d'accords intervenus entre les Gouvernements Français et Italiens, et comportaient l'acheminement de ravitaillement et de matériel en provenance d'Italie destinés à l'Afrique du Nord.

8 trains seulement (5 trains DELTA et 3-trains GAMMA) ont été mis en marche. Ils ont éprouvé des retards importants dus à des incidents de circulation.

Le 3° train " GAMMA " ayant déraillé en cours de garage à Carnes-la-Bocca plusieurs wagons ont été avariés et notamment 7 wagons chargés de camions qui ont du être retournés à la gare d'origine. Le Règlement de ce dommage a donné lieu à de longues négociations à la C.I.A.

A signaler, qu'une partie du matériel a été par la suite renvoyé de Marseille sur l'Italie.

CHAPITRE VI

CHANTIERS DE JEUNESSE

MISE EN PLACE DES CHANTIERS

Les chantiers de la Jeunesse créés après la signature de l'Armistice sont mis en place à l'intérieur de la zone libre à partir du 26 août 1940.

Les éléments de chaque groupement rassemblés aux points de stationnement des unités de l'Armée dissoute sont ensuite transportés avec matériel et bagages à leurs nouveaux camps

L'exécution de ces transports a nécessité la mise en marche de 78 trains spéciaux (voir tableau n° 15)

LIBERATION
MASSIVE DE
JEUNES EN
1941

Deux contingents sont libérés au début de 1941. Les libérés sont à destination des deux zones.

Les transports commencent le 20 Janvier et se poursuivent jusqu'au 22 Février, ils donnent lieu à la mise en marche de trains spéciaux et le forçement des trains commerciaux. Un reliquat est acheminé le 31 Mars. Les convois à destination de la zone occupée franchissent la ligne de démarcation à Chalon S/Saône, Moulins, Vierzon, Monpont et Langon (voir tableau n° 16)

MOUVEMENTS
DIVERS A
L'OCCASION
DE MANIFESTATIONS

A l'occasion de diverses manifestations organisées par le Commissariat Général des Chantiers nous avons eu à régler des acheminements de groupes assez importants. Toutefois, ces groupes ont toujours été transportés par les trains réguliers du Service Commercial.

PARTICIPATION AUX
TRAVAUX AGRICOLES DES
RÉGIONS VINICOLES.

La Délégation Technique de Vichy a été saisie de demandes de transports massifs pour des jeunes des Chantiers allant aider aux travaux agricoles des régions vinicoles en zone libre.

Ces demandes transmises par le Commissariat Général des Chantiers de la Jeunesse sont réglées directement après consultation des Délégations Techniques Régionales qui fournissent les horaires d'acheminement.

Les transports ci-après ont été assurés :

- 1°) - Vendanges de 1941 - Des groupes de Jeunes des Chantiers de la Jeunesse se rendent avec leur matériel aux vendanges dans le midi.
- 7 groupes de la Province de Provence sont transportés dans la Région de Béziers.
- 7 groupes de la Province Auvergne sont transportés dans la Région de Nîmes.

Le Secrétariat d'Etat aux Communications autorise la mise en marche de 3 trains spéciaux dont 1 au départ de Clermont Ferrand, 1 au départ de Gap et 1 au départ des gares du littoral.

Effectifs transportés : 3.940 jeunes et 55 wagons de matériel.

2°)- Lutte contre le mildiou en 1942 -

Les groupes de Jeunes des Chantiers de la Jeunesse des Provinces Auvergne, Alpes, Jura, et Provence sont transportés dans les régions de Narbonne, Béziers, Montpellier pour aider à la lutte contre le mildiou.

Le Ministre des Communications ayant refusé la mise en marche des trains spéciaux, les divers groupes sont acheminés par trains réguliers de marchandises ou de messageries.

Nombre de groupes transportés : 10

Effectif total : 2.670

3°) Vendanges de 1942 -

Les groupes de Jeunes des Chantiers de la Jeunesse des Provinces Auvergne, Alpes, Jura et Provence sont transportés dans les régions de Sommières, Montpellier, Béziers et Narbonne, pour y faire les vendanges.

Les divers groupes sont acheminés par trains réguliers de marchandises ou de messageries.

Nombre de groupes transportés : 23

Effectif total : 5.415 Jeunes et 32 wagons de matériel.

CHAPITRE VII

TRANSPORTS INTERZONES DE PERMISSIONNAIRES

ORGANI-
SATION
DES
CONVOIS

A partir du mois de Mars 1941, les Autorités Allemandes autorisent le franchissement de la ligne de démarcation aux permissionnaires groupés en convois organisés, sous certaines conditions.

Le contingent mensuel maximum pour chaque catégorie est fixé par entente entre les Autorités Françaises et Allemandes.

L'organisation des convois et leur acheminement font

l'objet d'études préalables entre les Etats-Majors intéressés d'une part, et la Délégation Technique S.N.C.F. de Vichy, d'autre part. Les propositions arrêtées d'un commun accord sont soumises à l'approbation du Service Central du Mouvement qui prend la décision et donne les instructions utiles aux Régions intéressées. Les modifications ou rectifications envisagées, s'il y a lieu, sont transmises par la Délégation Technique qui se prête aux discussions nécessaires.

Les transports d'afflux et de reflux pour la constitution des convois sont organisés par la Délégation Technique de Vichy, en accord avec les Délégations Techniques Régionales qui prennent toutes dispositions utiles, dès que l'accord est réalisé.

Les horaires d'acheminement définitifs sont adressés par la Délégation Technique de Vichy à l'Etat-Major intéressé dans les délais impartis. Celui-ci fait ensuite les démarches nécessaires pour obtenir les autorisations de passage des autorités d'occupation et donne toutes instructions utiles aux organes militaires d'exécution.

Le Commissaire Militaire de la Commission Centrale groupe en un même contingent les permissionnaires des Armées de Terre et de l'Air.

L'Amirauté règle les convois de marins.

Les convois de Gendarmes et de Gardes sont organisés par la Direction de la Gendarmerie, et ceux des Chantiers de Jeunesse par le Commissariat Général des Chantiers de Jeunesse

Les contingents mensuels maximum sont limités à 200 pour les marins, 400 pour les Militaires des Armées de Terre et de l'Air. La durée de la permission est fixée à 21 jours.

PERMISSION-
NAIRES DE
LA MARINE

Le 1er contingent de marins permissionnaires est remis à Chalon S/Saône du 16 au 19 Mars 1941. Une voiture de 3^o classe aux trains 52 à l'aller et 51 au retour est spécialisée à ces transports.

Les 3^o et 8^o contingents comportent une voiture spécialisée sur Bordeaux, remise à Langon par train L.B. et B.L. Un contingent supplémentaire de 83 permissionnaires est acheminé en Juillet 1941.

En Décembre 1941, l'effectif maximum autorisé est porté à 2.000 pour les marins. L'acheminement a lieu par trains complets spéciaux. Deux itinéraires sont prévus :

- Le premier, via Chalon S/Saône, Dijon, Versailles et Le Mans, pour l'acheminement des permissionnaires à destination de la Bourgogne, Champagne, Région Parisienne, Normandie, Centre et partie Nord de la Bretagne.
- Le second, via Sète, Langon, Bordeaux, Saintes, Nantes, Quimper et Brest achemine les permissionnaires à destination de la zone atlantique, du Maine, de la Bretagne (partie Sud)

Une marche spéciale de bout en bout est affectée à chacun de ces itinéraires.

Le tableau n° 17 donne la récapitulation de ces transports.

**PERMIS-
SIONNAIRES
DES ARMEES
DE TERRE ET
DE L'AIR**

Le premier contingent des Armées de Terre et de l'Air est acheminé le 10 Juillet 1941, Les permissionnaires préalablement regroupés dans les centres de rassemblement de Mâcon, St-Germain-des-Fossés, Châteauroux, Périgueux, Agen sont acheminés par voitures spécialisées aux trains réguliers désignés, franchissant la ligne de démarcation respectivement à Chalon S/Saône, Moulins, Vierzon, Monpont et Langon.

En Décembre 1941, l'effectif maximum autorisé est porté à 2.400, ce qui motive la formation d'un contingent supplémentaire.

L'importance des convois transitant par Chalon S/Saône, Moulins et Vierzon nécessite la mise en marche de trains spéciaux et l'utilisation de nouveaux centres de rassemblement (Sathonay est substitué à Mâcon, Clermont-Ferrand double St-Germain-des-Fossés, Brive renforce Châteauroux.

Des marches spéciales sont créées pour l'acheminement des trains de bout en bout.

En Août 1942, l'effectif maximum du contingent mensuel est ramené à 2.000. Par suite, le train spécial transitant par Moulin est supprimé.

Le tableau N° 18 donne la récapitulation de ces transports.

**VACANCES
EN ZONE
OCCUPEE
DES ELEVES
DES ECOLES
MILITAIRES**

Pour les vacances de Pâques 1941, les Autorités Allemandes autorisent, sous certaines conditions, le transport des élèves des Ecoles Préparatoires Militaires allant passer leurs vacances en zone occupée.

Les Ecoles Préparatoires Militaires repliées en zone libre tiennent garnison à Valence, Montélimar, Draguignan, Béziers, Tulle, Billon et St-Girons.

Les Ecoles Préparatoires de la Marine ont leur résidence à Toulon.

a) - Vacances de Pâques 1941 -

L'organisation des convois et leur acheminement font l'objet d'études préalables avec la Commission Centrale pour les Ecoles Préparatoires Militaires et avec l'Amirauté pour les Ecoles Préparatoires de la Marine.

Le programme établi pour les Ecoles Préparatoires Militaires prévoit le regroupement des élèves et l'acheminement des convois par les différents points de transit (Chalon S/Saône, Moulins, Vierzon Langon) suivant les régions destinataires. Les convois transitant par Moulins et Langon sont acheminés par voitures spécialisées remises aux trains réguliers. Ceux transitant par Chalon S/Saône et Vierzon sont acheminés par trains spéciaux

Les dates de passage à la Ligne de démarcation, changées plusieurs fois sur la demande de la Commission Centrale, sont fixées finalement au 12 Avril à l'aller et au 21 Avril au retour.

Les élèves des Ecoles Préparatoires de la Marine, groupés en 7 convois, sont acheminés sur 7 jours successifs par voitures spécialisées.

b) - Grandes Vacances 1941 -

Les élèves des Ecoles Préparatoires Militaires sont rassemblés en convois dans les mêmes conditions que pour les vacances de Pâques. Toutefois, dans le but de réduire le plus possible les mouvements transversaux en zone libre pour les transports d'afflux, le rassemblement des élèves à destination des régions du Centre de la Bretagne et de la Normandie est fait à Valence, et le train spécial mis en marche transit par Moulins au lieu de Vierzon. En outre, le transit de Monpont est utilisé en plus pour les élèves de Billom et de Tulle à destination de la zone atlantique.

Les dates de passage à la ligne de démarcation sont fixées au 29 Juillet pour le voyage aller et au 25 Septembre pour le voyage de retour.

Des convois spéciaux sont organisés pour les élèves des Ecoles Militaires (St-Cyr et St-Maixent). L'acheminement est réglé par voitures spécialisées remises aux trains réguliers transitant à Chalon S/Saône et Langon.

L'Amirauté verse dans les contingents mensuels de permissionnaires les élèves des Ecoles Préparatoires de la Marine. Aucun transport spécial n'est organisé.

c) Vacances de Noël 1941 -

Les:élèves des Ecoles Préparatoires de la Marine sont acheminés en deux convois :

- 1er convoi : 1053 élèves acheminés par train spécial Toulon, Brest et vice versa, transitant par Chalon S/Saône.
- 2ème convoi : 74 élèves pour zone atlantique, transitant par Langon.

Les élèves des Ecoles Préparatoires de l'Armée de Terre sont acheminés comme pour les grandes vacances. Toutefois, le t train spécial formé à Valence, qui transitait par Moulins, suit cette fois l'itinéraire Chalon S/Saône, Dijon, Versailles, Le Mans. Deux trains spéciaux sont mis en marche via Chalon S/Saône et aucun convoi ne transite par Moulins. Un convoi transite à chacun des points de Vierzon, Monpont et Langon par voitures spécialisées

Les élèves des Ecoles de l'Air sont acheminés par voitures spécialisées transitant l'une à Chalon S/Saône, l'autre à Monpont.

d) Vacances de Pâques 1942 -

Les groupes des différentes écoles (école militaire, école préparatoire, écoles de l'Air) sont réunis en convois uniques en vue d'utiliser au mieux les trains spéciaux. Aucun transport spécial n'est demandé par les Ecoles Préparatoire de la Marine.

L'acheminement des différents convois est réglés comme précédemment. 2 trains spéciaux par Chalon S/SAône et des convois par voitures spécialisées aux autres points de transit. Toutefois, les convois pour les points de transit de Vierzon et de Langon sont répartis sur 2 jours.

e) - Grandes Vacances 1942 -

Les groupes d'élèves ci-après :

- Pupilles de la Marine
- Pupilles de l'Air
- Prémilitaires

sont amalgamés pour profiter de l'organisation des trains spéciaux. 2 trains spéciaux sont mis en marche via Chalon S/Saône et 3 voitures spécialisées sont acheminées via Vierzon, Monpont et Langon. Les élèves de l'école de l'Air de Salon sont acheminés par voitures spécialisées en deux convois transitant l'un par Chalon S/Saône, l'autre par Langon.

Les élèves de l'école des Moussettes et des Moussettes Mécaniciens (effectif 1.123) sont acheminés en deux convois, le premier par train spécial, via Chalon S/Saône, le second, via Langon, par voitures spécialisées.

Les élèves des Ecoles Militaires (St-Cyr et St-Maixent) sont acheminés en 3 convois : le 1er, via Chalon S/Saône, par train spécial, les 2 autres, via Vierzon et Langon, par voitures spécialisées. Les élèves de l'Ecole Technique Supérieure de la Marine sont acheminés via Chalon S/Saône. Les élèves de l'Ecole Navale, sont acheminés en 2 convois via Chalon S/Saône et via Langon.

f) - Vacances de Noël 1942 -

La plupart des convois ont été supprimés par suite de la démobilisation de l'Armée et de la Marine.

Seul, le programme des élèves de l'Ecole des Pupilles de l'Air de Grenoble est maintenu. L'acheminement se fait en 2 convois, via Chalon S/Saône et Monpont.

Le tableau n° 19 donne la récapitulation de ces transports.

ENVOI EN
PERMISSION
DE PRISON-
NIER RAPA-
TRIES D'AL-
LEMAGNE.

Les prisonniers de l'Armée active rapatriés d'Allemagne sont envoyés en permission en zone occupée avant de rejoindre :

- leur unité en Afrique du Nord, pour les Militaires des Armées
- leur bâtiment à Toulon, pour les marins.

a) - Militaires des Armées ex-prisonniers -

Les militaires des Armées sont rassemblés à Nîmes et envoyés en permission par petits groupes.

b) - Marins permissionnaires ex-prisonniers.

Les marins sont rassemblés au centre de triage de Montluçon, sauf un groupe rassemblé dans la région de Chambéry dans la 2ème quinzaine de Juillet 1941.

Leur envoi en permission nécessite la mise en marche de trains spéciaux transitant :

- par Vierzon, pour les groupes au départ de Montluçon.
- par Chalon S/Saône, pour le groupe au départ de Chambéry.

Au retour, ces marins rejoignent Toulon.

MILITAI-
RES ET
MARINS
RAPATRIES
DE SYRIE

Les militaires et marins rapatriés de Syrie à l'automne 1941, sont envoyés en permission en zone occupée par convois spéciaux.

Les groupes au départ des Divisions Militaires de Lyon, Marseille et Toulouse sont rassemblés en convois pour le franchissement de la ligne de démarcation, soit à Chalon S/Saône, soit à Langon.

a) - Militaires des Armées de Terre et de l'Air rapatriés de Syrie.

Les militaires des Armées de Terre sont acheminés en 5 contingents successifs. Trois d'entre eux nécessitent la mise en marche de trains spéciaux.

Les militaires de l'Armée de l'Air sont acheminés en un contingent spécial.

b) - Marins rapatriés de Syrie -

Les marins rapatriés de Syrie rassemblés à Toulon sont envoyés en permission par petits groupes transitant à Chalon S/Saône et Langon.

Trois contingents successifs sont acheminés par voitures spécialisées.

Le tableau n° 20 donne les effectifs transportés, par catégories.

GENDARMES
ET GARDES
PERMISSION-
NAIRES

A partir de février 1942, la Direction de la Gendarmerie organise des contingents mensuels spéciaux de gendarmes et gardes permissionnaires à destination de la zone occupée.

Les convois par petits groupes sont acheminés dans des voitures spécialisées remises aux trains réguliers franchissant la ligne de démarcation aux cinq points de transit désignés : Chalon S/Saône, Moulins, Vierzon, Monpont et Langon.

Le tableau n°21 donne la récapitulation de ces transports.

CADRES
DES CHAN-
TIERS DE
LA JEU-
NESSE

A partir du mois de Mars 1942, l'envoi en permission en zone occupée (autorisée et réservée) des cadres des chantiers de la Jeunesse est autorisé par les autorités d'occupation sur la base de 600 par mois. La durée de la permission est fixée à 15 jours.

Le premier contingent mensuel est mis en route les 25 et 26 Mars 1942.

Les groupes en provenance des Commissariats Régionaux sont rassemblés suivant leur destination en zone occupée à Lyon, St-Germain-des-Fossés, Toulouse et Châteauroux, pour former des convois organisés.

L'acheminement a lieu comme suit :

A l'aller, par voitures spécialisées remises aux trains réguliers désignés et réparties sur 2 jours.

Au retour, les convois sont amalgamés avec ceux des permissionnaires des Armées de Terre et de l'Air, afin de profiter de l'organisation des trains spéciaux mis en marche à cet effet.

Pour le 6ème contingent, les permissionnaires transitant par Chalon S/Saône sont acheminés comme suit :

A l'aller, train spécial transportant les convois des élèves des Ecoles Militaires partant en vacances et les permissionnaires des Chantiers de la Jeunesse.

Au retour, voitures spécialisées réparties sur 3 jours

Les convois transitant par les autres points de transit sont acheminés par voitures spécialisées à l'aller et au retour.

Le tableau n° 21 donne la récapitulation de ces transports.

CHAPITRE VIII

TRANSPORTS INTERZONES EN CONVOIS COLLECTIFS DU PERSONNEL CIVIL DES MINISTÈRES

ORGANISATION
DES CONVOIS

A partir du mois de Mars 1942, les autorités allemandes imposent le groupement en convois de tous les personnels civils des Ministères se rendant en zone occupée, à l'occasion de leur pègrimage.

L'organisation des convois fait l'objet d'études préalables entre la Délégation Technique de Vichy et les représentants des Ministères intéressés, dans les mêmes conditions qu'il est déjà procédé pour le personnel militaire.

Chaque Ministère organise ses convois particuliers, et pour certains Ministères de grands services règlent eux-mêmes leurs convois séparément.

Les convois dont l'effectif est inférieur à 80 per-

sonnes sont réglés directement. Les ordres d'exécution sont transmis aux Arrondissements intéressés par l'intermédiaire des Délégations Techniques Régionales. Un compte rendu est adressé au Service Central du Mouvement.

Les programmes de transports des convois plus importants sont soumis à l'approbation du Service Central du Mouvement qui donne les ordres d'exécution nécessaires aux Régions. La Délégation Technique de Vichy sert d'intermédiaire avec les Ministères et se prête aux discussions utiles pour les modifications à intervenir s'il y a lieu. Elle transmet les programmes de transport mis au point et règle les marches d'afflux pour le rassemblement des convois.

L'acheminement par petits groupes a lieu par les voitures spécialisées déjà réservées dans les trains désignés pour le transport des démobilisés, réfugiés et éventuellement permissionnaires militaires. Les places sont réservées en 3^e classe tant pour le voyage aller que pour le voyage retour. Elles se suivent sans intercalation d'autres voyageurs. Le prix de la location est encaissé au départ.

La Délégation Technique de Vichy enregistre les demandes des Ministères et tient une comptabilité des divers convois à l'aller et au retour, de façon à utiliser au mieux la capacité des voitures spécialisées, éviter les surcharges et les chevauchements, et provoquer éventuellement le rassemblement de petits groupes en vue de leur acheminement par trains spéciaux.

Ci-après, le relevé des transports interzones effectués pour chacun des Ministères.

SECRETARIAT
D'ETAT A
L'AVIATION

Les convois sont organisés par la section " Armistice " de l'Etat-Major de l'Armée de l'Air.

Le premier convoi organisé dès Février 1942, rassemblé à St-Germain-des-Fossés, franchit la ligne de démarcation à Moulins le 6 Mars, utilisant la voiture spécialisée du train 1014.

Les trois convois suivants sont organisés dans les mêmes conditions en Mars et Avril.

A partir du mois de Mai, le transit de Chalon S/Saône est utilisé pour des convois en provenance de Marseille, et à partir de Juin, les transits de Langon et de Vierzon sont utilisés pour des convois rassemblés à Toulouse.

Ces convois dont la cadence est irrégulière se poursuivent pendant toute l'année 1942, à raison de plusieurs convois chaque mois.

La récapitulation de ces transports donne les chiffres suivants :

- Nombre de convois organisés en 1942 : 81
- Effectif total transporté : 3.454

Le groupement " JEUNESSE ET MONTAGNE " du Secrétariat d'Etat à l'Aviation organise ses convois séparément à partir du 15 Octobre 1942.

- Nombre de convois organisés en 1942 : 8
- Effectif total transporté : 93

SECRETARIAT
D'ETAT A LA
MARINE

Les convois sont organisés par la Direction du Personnel Militaire de la Flotte.

Le premier convoi rassemblé à Vichy franchit la ligne de démarcation à Moulins le 2 Avril 1942.

Les convois suivants sont rassemblés soit à Toulon, soit à Vichy, soit à Marseille. A partir du mois de Mai 1942, les transits de Langon et de Chalon S/Saône sont aussi utilisés. La cadence des convois qui est irrégulière comprend plusieurs départs chaque mois.

A partir du 16 Août 1942, des convois distincts sont organisés pour les familles des marins permissionnaires, à raison d'un contingent par mois.

A partir du 27 Novembre 1942, la Direction des Gens de Mer à la Marine Marchande, organise des convois distincts pour son personnel. Un seul de ces convois est acheminé en 1942

La récapitulation des transports de ce Ministère est la suivante pour l'année 1942 :

- Nombre de convois organisés : 84
- Effectif total transporté : 2.058

SECRETARIAT
D'ETAT A LA
GUERRE

Les convois de personnel civil et des Corps civilisés sont organisés par la Section "Armistice " de l'Etat-Major de l'Armée.

Le premier contingent, rassemblé à St-Germain-des-Fossés, franchit la ligne de démarcation à Moulins les 21 et

22 Mai 1942, en deux convois répartis sur deux jours.

Le deuxième contingent est organisé dans les mêmes conditions, A partir du 3° contingent, les transits de Chalon s sur Saône et de Vierzon sont utilisés, et à partir du 5ème, ceux de Monpont et de Langon.

Les contingents dont la cadence est irrégulière se succèdent au rythme de plusieurs chaque mois. A partir d'Août 1942, des contingents mensuels plus importants nécessitent la mise en marche de trains spéciaux.

A partir de Septembre 1942, des convois distincts sont organisés mensuellement pour les familles des militaires permissionnaires en zone occupée. Trois contingents sont acheminés par les 5 points de transit autorisés. Le contingent de Décembre est supprimé.

- Nombre de convois organisés en 1942 : 89
- Nombre de trains spéciaux mis en marche : 3
- Effectifs transportés : 7.314

MINISTERE
DE L'ECO-
NOMIE NA-
TIONALE ET
DES FINANCES

La Direction Générale des Douanes organise des convois de Douaniers permissionnaires en zone occupée depuis Octobre 1941.

Les contingents mensuels peu importants ne comprennent que 30 Douaniers environ acheminés par les points de transit de Vierzon, Monpont et Chalon S/Saône.

La récapitulation de ces transports jusqu'à fin 1942 donne les chiffres suivants :

- Nombre de convois organisés : 38
- Effectif total transporté : 416

La Direction du Personnel du Matériel et du Contentieux organise les convois pour le personnel du Ministère des Finances proprement dit.

Le premier convoi, rassemblé à St-Germain-des-Fossés franchit la ligne de démarcation à Moulins le 3 Juillet 1942, dans une voiture spécialisée.

Les convois bi-mensuels suivants sont acheminés par les points de transit de Chalon S/Saône, Moulins, Vierzon, Langon. Les transports sont effectués par voitures spécialisées.

- Nombre de convois organisés en 1942 : 90
- Effectifs totaux transportés : 1.312

MINISTÈRE
DE L'IN-
TÉRIEUR

Les convois du Ministère de l'Intérieur sont organisés par la Direction de la Police Nationale - Service Central de la Circulation.

Le premier convoi, rassemblé à St-Germain-des-Fossés, franchit la ligne de démarcation à Moulins le 7 Juillet 1942 par voiture spécialisée. Le second la franchit dans les mêmes conditions le 16 Juillet. Des contingents plus importants sont organisés ensuite. Les divers convois passent par les points de transit de Moulins, Vierzon, Chalon S/Saône et Langon. Le 5ème contingent, prévu à partir du 16 Octobre, refusé par les Autorités d'occupation, passe finalement à partir du 16 Novembre 1942. Le 6ème contingent prévu à partir du 12 Décembre est supprimé par suite du retard apporté par les Autorités d'occupation dans le visa des laissez-passer.

- Nombre de convois acheminés en 1942 : 27
- Effectif total transporté : 1.706

MINISTÈRE
DE L'AGRI-
CULTURE ET
DU RAVI-
TAILLEMENT

Les convois sont organisés par la Direction Générale de l'Administration et du Personnel.

Le premier convoi rassemblé à St-Germain-des-Fossés franchit la ligne à Moulins le 21 Juin 1942. Il comprend trois groupes dont la durée du congé est différente (7, 14, 21 jours) ce qui impose le passage séparément au retour. Les contingents suivants, dont la cadence irrégulière comprend plusieurs départs chaque mois, sont organisés dans les mêmes conditions. A partir du 4ème contingent, les divers convois franchissent la ligne de démarcation à Moulins, Vierzon, Chalon S/Saône et Langon. Il n'est pas organisé de convois en Décembre.

- Nombre de convois acheminés en 1942 : 49
- Effectif total transporté : 813

MINISTÈRE
DES AFFAI-
RES ÉTRAN-
GÈRES

Les convois sont organisés par le Service du Personnel du Ministère.

Les deux premiers convois rassemblés à Vichy franchissent la ligne de démarcation à Moulins, respectivement les 3 et 5 Juillet, par voitures spécialisées. Les autres convois sont acheminés dans les mêmes conditions.

- Nombre de convois acheminés en 1942 : 7
- Effectif total transporté : 89

MINISTÈRE
DU TRAVAIL

Les convois les plus importants sont organisés par le Commissariat à la Lutte contre le Chômage. La Direction de l'Administration Générale organise les convois pour le personnel des autres services du Ministère.

a) - Convois organisés par le Commissariat à la Lutte contre le Chômage.

Les premiers convois rassemblés à St-Germain-des-Fossés et à Lyon franchissent la ligne de démarcation respectivement à Moulins et à Chalon S/Saône le 6 Juillet 1942, par compartiments spécialisés.

Les convois suivants sont organisés dans les mêmes conditions avec franchissement de la ligne de démarcation aux points de transit de Chalon S/Saône, Moulins, Vierzon et Langon.

- Nombre de convois acheminés en 1942 : 49
- Effectif total transporté : 681

b) Convois organisés par la Direction de l'Administration Générale.

Le premier contingent comprend des convois de faible importance acheminés via Chalon S/Saône, Moulins, Vierzon, les 28-30 Juillet, 3 et 6 Août 1942. Trois autres convois sont acheminés dans les mêmes conditions en Août, Septembre et Octobre 1942, soit au total 7 convois pour un effectif de 68.

MINISTÈRE
DE LA PRO-
DUCTION
INDUSTRIELLE
ET DES
COMMUNICA-
TIONS.

Des convois distincts sont organisés par les Services suivants :

- Secrétariat de Liaison pour la Production Industrielle.
- Direction du Personnel pour le Secrétariat Général des P.T.T.
- Cabinet du Secrétaire d'Etat pour les Communications.

a) Convois organisés par le Secrétariat de Liaison de la Production Industrielle.

Les premiers convois rassemblés à Marseille, St-Germain-des-Fossés, Toulouse et Limoges sont acheminés via Chalon sur Saône, Moulins et Vierzon les 18, 21, 25 et 26 Juillet 1942 par voitures spécialisées.

Les contingents suivants d'Août et Septembre sont acheminés dans les mêmes conditions. Pour celui de Septembre, les transits de Monpont et Langon sont utilisés.

A partir du mois d'Octobre, il n'est plus organisé de convois.

Au total, 44 convois sont acheminés pour un effec-

tif total de 637 personnes.

b) - Convois organisés par le Secrétariat Général des P. T.T.

Le premier convoi rassemblé à Lyon franchit la ligne de démarcation à Chalon S/Saône, le 8 Août 1942 dans une voiture spécialisée. Les convois suivants s'échelonnent jusqu'au 27 Septembre, date de départ du dernier convoi. L'acheminement a lieu par les points de transit de : Chalon S/Saône, Moulins, Vierzon et Langon.

A u total 18 convois sont acheminés pour un effectif total de 426 personnes.

c) - Convois organisés par le Cabinet du Secrétariat d'Etat aux Communications.

Les premiers convois rassemblés à St-Germain-des-Fossés, Agen et Lyon franchissent la ligne de démarcation à Moulins, Langon et Chalon S/Saône les 6, 8 et 9 Septembre 1942, par voitures spécialisées. Un deuxième contingent est acheminé en Octobre dans les mêmes conditions, en utilisant en plus le transit de Vierzon. Un dernier convoi est acheminé le 13 Novembre 1942.

- Nombre de convois acheminés au total : 9
- Effectif transporté : 192

MINISTERE
DE L'INFORMATION

Le Directeur du Personnel du Ministère de l'Information organise 3 convois successifs les 2 Septembre, 3 et 28 Octobre, pour un effectif total de 54 personnes. Ces convois qui transitent via Moulins, sont rassemblés à St-Germain-des-Fossés.

L'administration de la Radiodiffusion Nationale organise de son coté des convois distincts pour son personnel. Le premier convoi, rassemblé à Marseille, franchit la ligne de démarcation à Chalon S/Saône le 19 Août 1942 dans une voiture spécialisée. 9 autres convois rassemblés à Marseille, un rassemblé à Lyon et un à St-Germain-des-Fossés suivent dans les mêmes conditions. Le dernier convoi est acheminé le 23 Octobre 1942.

- Nombre de convois acheminés au total : 12
- Effectifs totaux transportés : 249

Les tableaux n° 22 et 23 donnent le détail de tous les transports précités.

VACANCES
SCOLAIRES

1°) - Vacances scolaires de Pâques 1941 -

En Avril 1941, les Autorités d'occupation donnent leur accord sur l'envoi en zone non occupée, pour les vacances de Pâques, des élèves fréquentant les établissements scolaires de la zone occupée autorisée et dont la famille réside en zone non occupée.

Ces transports organisés par les Services de Paris sont réglés en détail par le Service Central du Mouvement tant pour le voyage aller que pour le voyage retour.

Il n'est pas organisé de transports pour les élèves au départ de la zone non occupée.

2°) - Grandes Vacances 1941 -

En Juin 1941, les Autorités occupantes accordent sous certaines conditions, aux élèves des écoles et à une partie du personnel enseignant l'autorisation de franchir dans les deux sens la ligne de démarcation pour passer leurs grandes vacances dans la zone où réside leur famille.

Les déplacements s'effectuent par trains spéciaux et par points de transit désignés, chaque train étant placé sous la surveillance d'un chef de convoi, seul muni d'un laissez-passer. Il est admis un surveillant du corps enseignant par compartiment.

Les transports au départ de la zone non occupée sont organisés par les Services de Vichy du Ministère de l'Education Nationale.

La Délégation Technique S.N.C.F. de Vichy a pour mission de recueillir les renseignements concernant les mouvements de zone non occupée sur zone occupée autorisée et de régler les schéminements suivant les directives données par le Service Central du Mouvement;

Une étude préalable faite en commun avec le représentant du Ministère de l'Education Nationale conduit à l'élaboration d'un programme de transport qui est soumis à l'approbation du Service Central du Mouvement.

Deux départs sont prévus fin Juillet et fin Août, avec retour respectivement fin Août et fin Septembre. Trois trains spéciaux sont mis en marche pour le premier départ, et deux pour le second, les autres convois étant acheminés par voitures spécialisées.

3°) Rentrée en zone occupée et réservée des Etudiants des Grandes Ecoles.

A la rentrée d'Octobre 1941, sur demande du Ministère de l'Education Nationale, la Délégation Technique de Vichy organise le transports des Etudiants des Grandes Ecoles rentrant de zone libre en zone occupée et réservée (1.215 élèves)

Le programme approuvé par le Service Central du Mouvement est modifié plusieurs fois par suite de variations d'effectifs. Les dates de passage fixée primitivement aux 12, 13 et 14 Octobre sont décalées par suite du retard à la réception des laissez-passer. Reportés au 17/20 Octobre, ces transports ont lieu finalement du 23 au 27 Octobre.

Un train spécial et 8 voitures spécialisées sont mis en marche.

Le 2 Novembre 1941, les Etudiants de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales rentrent à Paris. Trois convois sont organisés à cet effet.

Du 23 au 28 Novembre 1941, un nouveau contingent d'Etudiants des Grandes Ecoles rentrent en zone occupée autorisée et en zone interdite. 8 convois utilisant les voitures spécialisées et transitant aux différents points de transit sont organisés.

4°) - Vacances de Noël 1941.

Le Ministère de l'Education Nationale organise des convois d'élèves allant passer les vacances de Noël en zone occupée autorisée et réservée. Le programme d'acheminement est approuvé par le Service Central du Mouvement, et modifié plusieurs fois, par suite des difficultés causées par les Autorités de Contrôle. Finalement, le programme initial est appliqué sans grandes modifications.

5°) - Vacances de Pâques 1942 -

Le principe des convois interzones d'élèves des Ecoles allant passer les vacances de Pâques en zone occupée est admis dès Janvier 1942. Les dates de passage sont fixées au 29 Mars à l'aller et au 12 Avril au retour.

6°) - Grandes Vacances 1942 -

Le Ministère de l'Education Nationale nous soumet un programme très important de transport d'Etudiants, d'écoliers et de fonctionnaires de l'enseignement se rendant en zone occupée autorisée et réservée.

- 2 départs sont prévus : 21 Juillet et 20 Août
- 2 retours : 27 Août et 25 Septembre.

Le 2° retour comprend des convois amalgamés des 1er et 2ème départs.

Un programme de transports distincts est établi pour chaque départ. Celui du 1er départ, approuvé par le Service Central du Mouvement, subit une modification en ce qui concerne le convoi au départ de Toulouse, dont l'effectif est sensiblement augmenté, ce qui nécessite la création d'un train supplémentaire.

A la rentrée d'Octobre 1942, le Ministère de l'Education Nationale nous demande le transport de divers convois d'Etudiants des Grandes Ecoles rentrant de zone libre en zone occupée autorisée et réservée.

Les acheminements sont réglés par voitures spécialisées remises aux trains désignés, les 29 et 30 Octobre 1942.

7°) - Vacances de Noël 1942 -

A la demande du Ministère de l'Education Nationale, le Service Central du Mouvement donne son accord de principe pour la mise en marche des trains spéciaux nécessaires pour l'acheminement des élèves des écoles.

Les dates de passage à la ligne de démarcation sont fixées au 24 Décembre pour le voyage aller et au 3 Janvier pour le voyage retour.

Un plan de transport établi suivant les renseignements fournis par le Ministère de l'Education Nationale est approuvé par le Service Central du Mouvement.

Trois trains spéciaux sont mis en marche dans chaque sens (aller et retour) par les points de transit de Chalon sur Saône, Moulins et Vierzon. Les convois transitant par Fleuré et Langon sont acheminés par voitures spécialisées.

Le tableau n° 24 donne la récapitulation de tous les transports précités.

AGENTS DE LA
S.N.C.F.

1°) - Instructions reçues -

Le 30 Juin 1941, par note M.11.793.0/5, le Service Central du Mouvement (1ère Division) nous transmet le lettre D.115.270/2 du 24 Juin 1941, par laquelle M. Le Directeur Général de la S.N.C.F. avise M.M. les Directeurs des différents Services que :

" Les Autorités d'occupation viennent d'accepter que les Agents
" de la S.N.C.F. soient, lorsque leur résidence d'emploi est sé-
" parée du lieu de résidence de leur famille par la ligne de dé-
" marcation ou la ligne Nord-Est, autorisés à franchir cette(ou
" ces) lignes pour rendre visite à leur famille à l'occasion de
" leur congé. "

Les lettresprécitées donnent les directives ci-après
pour la mise en application de cette mesure.

A - Désignation des catégories d'agents susceptibles de bé-
néficiaire de cette facilité.-

- tout agent marié (homme ou femme) dont le conjoint, le père
ou la mère ou un enfant habite dans une zone autre que celle
o où se trouve sa résidence d'emploi.
- Tout agent célibataire (homme ou femme) séparé dans les mê-
me conditions de ses parents (père ou mère) et, s'il s'agit
d'un orphelin, frère ou soeur.
- Le conjoint de l'agent, s'il n'est pas lui même agent, ne pour-
ra bénéficier de la mesure. Si les deux conjoints sont agents,
ils ne pourront bénéficier simultanément de la mesure que s'ils
remplissent l'un et l'autre, les conditions énumérées ci-dessus
- les enfants de moins de 18 ans pourront participer au voyage.

Toutefois, les agents qui après avoir été prisonniers de
guerre ont été mis en congé de captivité, ne peuvent bénéficier
des dispositions ci-dessus.

Cependant, le 2 Juillet 1941, par note 11.795.0/5, le
Service Central du Mouvemnt nous avise qu'en application des
instructions données par une lettre P.5.670 du 28 Juin de M. Le
Directeur du Service Central, du Personnel, les facilités accor-
dées aux agents peuvent être étendues à la famille dans les cas
prévus ci-après :

- On pourra admettre les femmes des Agents ayant un enfants en
très bas âge, ou plusieurs enfants en bas âge, dans tous les
cas où, visiblement, l'agent lui-même ne peut pas emmener
personnellement ses enfants et où la présence de la mère de
famille est nécessaire (exemple : 1 enfant de moins de 2
A ns, deux enfants de moins de 6 ans.)
- De même, les Agents pourront emmener leurs femmes lorsqu'ils
pourront justifier par un certificat médical établi par un
médecin de la S.N.C.F. que son état de santé est déficient
et qu'il est nécessaire qu'elle aille passer une quinzaine
de jours à la campagne.

- on pourra examiner favorablement le cas des agents ayant à régler des situations de famille avec leurs parents en zone occupée (par exemple à la suite de décès.)
- on pourra également examiner le cas des mères de famille séparées depuis plusieurs mois de leurs enfants par la ligne de démarcation ou la ligne d'arrêt.

Ultérieurement, le Service Central du Mouvement à indiqué un certain nombre de cas et de nouvelles catégories d'Agents pour lesquels des demandes peuvent être transmises :

- les assistantes sociales.
- Agents ayant une validité d'un taux de 50 % et plus, et demandant, pour ce motif, d'être accompagné de leur femme.
- Agents demandant à emmener leur conjoint pour aller voir des ascendants très gravement malades.
- Agents emmenant des enfants d'âge moyen (10 à 15 ans) et demandant d'emmener leur femme pour s'occuper du ménage.
- prisonnier libéré et réformé non astreint au pointage, rentrant dans les cas prévus.
- femme de prisonniers ayant des enfants de moins de 10 ans
- Agents mineurs confirmés.

Toutes ces facilités en peuvent être accordées qu'aux agents du cadre permanent, à l'exception des auxiliaires.

B - Durée du Congé.-

L'intervalle entre le jour du départ et celui du retour (jour de passage à la ligne de démarcation) est uniformément de 14 jours.

Par la suite, le Service Central du Mouvement accepte, que pour les Agents qui en feront la demande, cet intervalle soit ramené à 7 jours.

C - Présentation des demandes et désignation des organismes régulateurs.

Les demandes sont établies par les intéressés sur des imprimés spéciaux et remises à leur Chef Direct qui les adresse aux organismes régulateurs désignés. La Délégation Technique

Vichy est désignée comme organisme régulateur pour ce qui concerne les demandes des Agents ayant leur résidence en zone non occupée.

D - Organisation des convois.-

Les agents désirant se rendre en congés en zone occupée ou en zone interdite sont groupés en convois.

Les convois sont constitués par :

- Le Service Central du Mouvement s'il s'agit de convois à destination de la zone interdite;
- La Délégation Technique Vichy s'il s'agit de convois à destination de la zone occupée.

Les convois doivent avoir la même composition au retour qu'à l'aller, c'est à dire que tout agent, ayant effectué le voyage aller, doit obligatoirement effectuer au retour le voyage avec le train désigné, sauf s'il peut justifier son absence par un motif de santé absolument impérieux, certifié par un Médecin de la S.N.C.F.. Les enfants autorisés à participer au voyage, doivent obligatoirement partir et revenir dans les mêmes groupes. Dans aucun cas, il n'est admis qu'un enfant reste auprès des parents auxquels il est allé rendre visite.

E - Attribution de la Délégation Technique Vichy - Organisme régulateur.

- a) Convois à destination de la zone interdite. La Délégation Technique groupe les demandes reçues et les transmet purement et simplement au Service Central du Mouvement qui statue sur la suite à donner.
- b) Convois à destination de la zone occupée.- La Délégation Technique Vichy est chargée de faire le nécessaire en ce qui concerne :

Le groupement des Agents par compartiment.- Les Agents sont groupés par compartiments complets, dans chaque convoi, le nombre des compartiments peut varier de 1 à 10, suivant l'importance des demandes.

Chefs de convois. - Les Chefs de convois sont choisis parmi les Agents qui, par leur grade peuvent avoir autorité sur les participants au voyage

L'établissement des listes dactylographiées.- Chaque convoi fait l'objet de listes dactylographiées comportant : les nom-prénom, n° de carte d'identité pour l'agent (ou n° de la couverture du carnet de permis pour les familles) grade (ou degré de parenté) résidence d'emploi, date et lieu de naissance, nom et prénom et degré de parenté des personnes auxquelles les agents vont rendre visite, et le lieu de destination. Les cas particuliers sont notés dans une colonne observations. Chaque

convois est numéroté dans une série continue.

Ces listes sont établies en quatre exemplaires, et transmises sous pli recommandés à M. ARNAL Inspecteur Divisionnaire de l'Exploitation à MOULINS, chargé de les soumettre, pour visa, au bureau allemand des laissez-passer de Moulins. Une demande individuelle de laissez-passer, établie au nom du chef de convoi est jointe à l'envoi. En cours d'exercice, les autorités d'occupation exigeront que les listes soient accompagnées des demandes individuelles.

Détermination des dates de départ et de retour des convois. Dès réception de Moulins des listes approuvées, les dates de circulation du convoi sont déterminées en tenant compte des dates de validité du laissez-passer établi au nom du chef de convoi.

Avis à donner aux agents. Dès que les dates de circulation sont fixées, les agents faisant partis du convoi sont avisés par l'intermédiaire de leur chef d'Arrondissement. Les avis doivent être lancés de manière à toucher les destinataires 4 jours au moins avant la date fixée pour le départ de la gare de regroupement.

F - Acheminement des convois.

Les convois organisés par la Délégation Technique de Vichy sont obligatoirement acheminés par le point de contrôle de Moulins. Ils emprunteront à l'aller le train 1014, et au retour le train 1011. Le voyage s'effectue en 3^e classe quel que soit le grade des participants, une voiture spécialisée est ajoutée au train 1014, indépendamment de celle qui achemine les réfugiés rapatriés ou les démobilisés. Au retour, les places utiles sont réservées au train 1011. Un point de regroupement à l'aller (St-Etienne ou St-Germain-des-Fossés) au retour (Paris ou Nevers) est fixé aux Agents qui doivent y être présents pour la constitution du groupe une heure avant le départ du train désigné.

Instructions données.

Le 7 Juillet 1941, par note D.T. 508.0/10-208I, la Délégation Technique Vichy , donne les instructions utiles à tous les Arrondissements Exploitation, Voie et Bâtiments, Matériel et Traction, de la zone non occupée, pour la mise en application des mesures prévues par la Direction Générale, et les Services Centraux du Mouvement et du Personnel.

Ces instructions précisent, en particulier, le mode de transmission à adopter pour les demandes d'Agents résidant en zone libre.

Exécution

Le convois n°1 a été constitué dès réception des premières demandes, et limité à titre d'essai, à 1 compartiment. Il a été adressé à Moulins le 11 Juillet 1941, et nous est parvenu, approuvé

le 19 Juillet, la date de départ a été fixée le 26 Juillet.

Par la suite, les convois ont été constitués normalement au fur et à mesure de la réception des demandes.

Le tableau n° 25 donne la récapitulation de ces transports.

CHAPITRE IX

VOYAGES OFFICIELS DE HAUTES PERSONNALITES FRANCAISES
ET ETRANGERES.

DESIGNA -
TION DES
TRAINS SPE-
CIAUX POUR
LES PERSON-
NALITES FRAN-
CAISES

Parmi les voyages officiels, on distingue :

- les déplacements du Chef de l'Etat par train spécial, dit train H.P.F.1, qu'il s'agisse de voyages à caractère officiel ou privé.
- les déplacements du Chef du Gouvernement par train spécial, dit train H.P.F.2. (train dénommé HPG lorsque l'Amiral de la Flotte était commandant en Chef des Forces Armées de Terre, de Mer et de l'Air.)
- les déplacements du Commandant en Chef des Forces Armées de Terre de Mer et de l'Air par train spécial, dit train H.P.M.
- les déplacements des autres Hautes Personnalités Françaises par train spécial, dit train H.P.F.3. ou par train commercial ordinaire auquel on incorpore la voiture-salon de la Haute Personnalité.
- les voyages de Madame La Maréchale FETAIN, dans sa voiture-salon ajoutée aux trains commerciaux ordinaires.

L'obligation est faite d'observer la plus grande discrétion pour tout ce qui se rapporte aux voyages des Hautes Personnalités Françaises et de leur conserver un caractère anonyme dès lors qu'il ne s'agit pas de déplacements donnant lieu à des réceptions officiels ce dont nous sommes avisés, le cas échéant

TRAINS H.P.F. 1

a) - Voyage officiel.-

COMPOSITION
NORMALE DES
TRAINS

- 1 fourgon
- 1 wagon lit (officiel)
- 1 wagon salon (n° 35)
- 1 wagon restaurant (officiel) 12 à 15 Personnes

- 1 wagon lit (autres personnalités)
- 1 wagon lit (presse)
- 1 voiture lère classe avec couchettes (Sûreté et Personnalités S.N.C.F.)
- 1 wagon restaurant (Presse, Sûreté, Personnalités S.N.C.F.)
40 personnes
- 1 fourgon.

Tout de matériel est normalement garé à Oullins sauf le 2° wagon restaurant (Presse, Sûreté, Personnalités S.N.C.F.) qui est envoyé de Paris.

b) Voyage Privé.-

- 1 fourgon
- 1 wagon salon (N° 35)
- 1 wagon restaurant
- 1 wagon lit
- 1 voiture de lère classe (couchettes)
- 1 fourgon

TRA INS H.P.F.2.

- 1 fourgon
 - 1 wagon salon n° 36
 - 1 wagon restaurant
 - 1 wagon lit
 - 1 fourgon
- Matériel normalement entreposé à Vichy

Cette rame a été formée après la remise à notre disposition de la rame H.P.M.

TRAINS H.P.M.

- 1 fourgon
- 3 wagon salon (n°36)
- 1 wagon restaurant
- 1 voiture couchette lère classe
- 1 voiture A2 C2 L3 N°184
- 1 fourgon

Cette dernière rame a été remise à notre disposition le 18 Novembre 1942.

- les 2 fourgons et la voiture couchette lère classe ont été reversées au parc du Sud-Est.
- le wagon restaurant a été remis à la disposition de la Cie Internationale des Wagons-Lits.
- la voiture A2 C2 L3 a été maintenue en garage à Vichy en prévision des déplacements des Hautes Personnalités qui pourraient être demandés avec un préavis très court.

La voiture salon n° 36 a été mise à la disposition du Chef du Gouvernement aux lieu et place du P.R.1 qui est envoyé aux ateliers d'Oullins et qui n'est pas muni du chauffage électrique.

VOYAGE H.P.G.

Le wagon P.R.1 n'a été utilisé pour ces voyages que pendant le temps où la voiture salon n° 36 n'était pas disponible. La voiture était accrochée à des trains du Service Commercial.

VOYAGES H.P.F.3

Le wagon salon n° 37 est utilisé pour ces voyages qui se font par les trains du Service Commercial.

VOYAGE DE Mme La Maréchale

La voiture Sud-Est A2 C2 L3 N° 196 est utilisée pour ces voyages.

PREAVIS NECESSAIRE POUR LA MISE EN MARCHÉ DES TRAINS H.P. F.1 ET H.P.F.2.

TRAINS H.P.F.1

- 24 heures de délai sont demandées par le Service du matériel pour la préparation du matériel.

TRAINS H.P.F.2.

Un préavis de 5 heures avait été fixé par le Ministère des Communications qui après remarque faite par notre Service Central du Mouvement a consenti à porter ce préavis à 24 heures en principe.

TRAINS H.P.F.3.

Pas de délai fixé pour le préavis.

VOYAGES DE Mme LA MARECHALE

Pas de délai fixé.

DEMANDE DE MISE EN CIRCULATION DES TRAINS HPF

La mise en circulation des trains H.P.F. est demandée à la S.N.C.F. par la Présidence du Conseil pour les voyages H.P.F.1, par le Cabinet de l'Amirauté pour les voyages H.P.M.; et pour les autres voyages par l'intermédiaire du Ministère des Communications, le Service intéressé convoque Monsieur SCHUTZ, Ingénieur en Chef, ou en cas d'absence son adjoint, pour fixer les modalités d'exécution du voyage et indiquer les heures désirées, tant au départ qu'à l'arrivée.

Qu'il s'agisse d'un horaire à établir ou d'un horaire fixé à l'avance, le Service Central du Mouvement est saisi par message précisant :

- le parcours à effectuer
- la date prévue
- les heures désirées pour le départ et l'arrivée à destination s'il y a lieu, les gares d'escale du parcours à effectuer haut le pied, en marche lente, des dispositions spéciales à prévoir pour la mise à Quai, les conditions de garage pour la nuit etc.....
- s'il y a lieu, la marche à utiliser s'il s'agit d'un horaire fixé à l'avance (cas des voyages H.P.F.2 Vichy-Paris et Paris-Vichy par exemple.)
- la composition du train.
- le plan de sécurité à appliquer
- les renseignements pour la Cie Internationale des Wagons-Lits concernant les repas à servir en cours de route et le nombre de personnes devant prendre ces repas.
- la date prévue pour soumettre l'horaire jalonné à l'approbation du Ministère des Communications, s'il s'agit d'un horaire à établir.

Une copie de ce message est transmise à titre d'information aux Délégations Techniques Régionales.

Après approbations de l'horaire jalonné, le Service Central du Mouvement en est avisé par message et les Délégations Techniques mises au courant pour dispositions à prendre

Puis une copie de l'horaire approuvé est adressée aux Administrations et Services Intéressés, c'est à dire la Présidence du Conseil (pour les voyages H.P.F.1), Direction du Cabinet de l'Amirauté (pour les voyages H.P.F.2. Amiral Darlan) Secrétaire d'Etat aux Communications, Ministère de l'Intérieur, Police d'Etat et enfin pour les voyages H.P.F.2. Lorsque le préavis ne suffit pas pour approvisionner complètement le wagon restaurant, l'Hotel Majestic pour la préparation des repas ou des vivres. Une consigne spéciale régle les modalités de détail.

Pour les voyages H.P.F.3 :

Le Chef de Cabinet du Ministère ou Secrétariat d'Etat intéressé, est avisé de l'horaire en même temps que les représentants de la Police.

Les tableaux n° 26 et 27 donnent la liste des voyages H.P.F.1 ↔ H.P.F.2. et H.P.M. effectués jusqu'au 31 Décembre 1942.

Aucun train spécial H.P.F.3. n'a été mis en marche jusqu'à cette date. Tous les voyages H.P.F.3. ont eu lieu par des trains commerciaux, comme du reste les voyages de Mme La Maréchale PETAIN.

Le tableau n° 28 donne la liste de ces voyages.

ITINERAIRE
A FAIRE SUI-
VRE PAR LES
TRAINS SPE-
CIAUX DU CHEF
DE L'ETAT

A la suite d'un incident qui s'est produit à Tarare le 23 Septembre 1941, à l'occasion du retour de Savoie de Monsieur le Maréchal, le Service Central du Mouvement est amené à reconsidérer l'itinéraire à faire suivre entre Vichy et Lyon par les trains mis à la disposition du Chef de l'Etat.

L'itinéraire via Tarare qui comporte des déclivités exigeant le renfort arrière, n'est pas sans présenter de graves inconvénients, et il est proposé le 8 Octobre 1941, au Chef du Cabinet de Monsieur le Maréchal d'adopter à l'avenir l'itinéraire via St-Etienne qui comporte des déclivités beaucoup moins fortes et n'exige en aucun cas le renfort arrière.

Cette proposition est acceptée le 12 Octobre 1941.

AMENAGEMENT
DIVERS DE-
MANDES POUR
COMPLETER
L'EQUIPEMENT
DES RAMES
H.P.F.1 ou
H.P.F.2.

A diverses reprises, les Services de la Présidence du Conseil, du Secrétariat d'Etat à la Marine et du Ministère des Communications, nous font intervenir pour compléter l'équipement des voitures entrant dans la composition des rames H.P.F.1 ou H.P.F.2.

- Le 30 Janvier 1942, le Secrétariat d'Etat à la Marine nous demande par l'intermédiaire du Ministère des Communications l'équipement d'un wagon en T.S.F. pour le train de l'Amiral de la Flotte. A cet effet, le fourgon Ouest Dyi 28.055 est transformé par les Ateliers d'Oullins, puis équipé en voiture de transmission par la Société Française Radio Electrique.
- Le 31 Janvier 1942, sur demande de Monsieur le Docteur Ménétrel, transmise aux Ateliers d'Oullins, l'installation d'un poste de réception de radiodiffusion dans le wagon salon n° 35 et le remplacement de la bibliothèque, par une autre, sont mis à l'étude et réalisés.
- Le 15 Octobre 1942, le Service de la Vice Présidence du Conseil nous avise que la composition du train Officiel H.P.F.1 sera augmentée à l'avenir de 2 voitures radio qui ont été aménagées par les Ateliers d'Oullins.
- Le 3 Novembre 1942, le Directeur du Cabinet du Chef du Gouvernement demande que la voiture salon P.R.1 du train H.P.G. soit munie du chauffage électrique.

Cette installation est abandonnée lorsque la voiture salon n° 36 du train H.P.M. est mise à la disposition du Chef du Gouvernement au lieu et place de la voiture P.R.1 qui est renvoyée aux Ateliers d'Oullins.

- Le 4 Décembre 1942, sur demande du Cabinet du Maréchal, le wagon restaurant 4.210 qui fait partie de la rame du train du Maréchal est dirigé sur les Ateliers d'Oullins pour être pourvu d'une installation téléphonique.

TRANSPORTS
DE DIPLOMA-
TES.

Le Ministère des Affaires Etrangères nous saisit, au fur et à mesure qu'ils se présentent, des transports de Diplomates Etrangers qui doivent traverser la France ou la quitter pour regagner leur pays d'origine.

Le tableau N° 29 donne la liste de ces transports.

Indépendamment des transports de personnel, nous avons également à régler des transports de matériel et d'archives du Corps Diplomatique ainsi que des voitures automobiles expédiés isolément et dont nous recommandons aux Délégations Techniques Régionales de faire surveiller spécialement l'acheminement.

CH A P I T R E X

TRANSPORTS DIVERS DE PERSONNEL .-

CROIX ROUGE
FRANCAISE.

En octobre 1940, la Croix Rouge Française nous demande par l'intermédiaire de la Direction des Réfugiés, la mise en marche de 6 trains spéciaux pour le rapatriement de malades et d'enfants sur les hospices de Colmar, Bitchviller et Neuf-Brisach principalement.

Le 19 Décembre 1940, elle nous demande également par l'intermédiaire de la Direction des Réfugiés la concession hebdomadaire d'une voiture spécialisée réservée au transport d'enfants et de malades au départ de Lyon et de Chateauroux sur Paris, soit huit voitures par mois.

Ces voitures sont acheminées par les trains de nuit suivants:

- Train 118 au départ de Lyon
- Train 1024 au départ de Chateauroux.

A la suite d'une demande de la Croix Rouge Française en date du 2 Janvier 1941, la voiture spécialisée au départ de Lyon est acheminée non plus par train 118 mais par train 1018/1016 et la spécialisation de 2 voitures au départ de Lyon et de Chateauroux, au lieu d'une, est reconnue impossible. D'autre part d'accord avec les Autorités Allemandes le principe du rapatriement des enfants et malades via Langon est admis.

Les départs hebdomadaires de Lyon et de Chateauroux sur Paris n'ont pas lieu avec régularité. Il y a fréquemment des suppressions de voitures spécialisées, des décalages, des interruptions de plusieurs semaines dans les transports et des reprises avec une voiture spécialisée tous les 15 jours seulement.

In dépendamment de ces transports au départ de Lyon et de Chateauroux, la Croix Rouge Française nous demande à plusieurs reprises d'assurer le transport de groupes d'enfants et de malades de diverses provenances à destination de la zone occupée (Convois organisés par des Oeuvres: Famille du Prisonnier, Oeuvre Guynemer entre autres). Ces transports sont réglés par nos soins, au fur et à mesure qu'ils se présentent, après entente avec le Service Central du Mouvement et les Délégations Techniques Régionales.

Le tableau N° 30 donne la récapitulation de tous les transports pour lesquels la Croix Rouge Française a demandé notre intervention.

D'autres transports de Z.O. sur Z.O.R. non compris dans cette statistique ont été réglés directement par le Service Central du Mouvement.

CROIX-
ROUGES
ETRANGERES.

Des transports d'enfants de FRANCE en SUISSE ou inversement sont également demandés par la Croix Rouge Suisse. Il s'agit de trains spéciaux mis en marche sur demande des Ministères intéressés après entente directe avec le Service Central du Mouvement dans la plupart des cas.

Quelques transports de malades en groupes sont demandés aussi par la Croix Rouge Allemande.

Le tableau N° 31 donne, par années, la récapitulation de ces transports.

POLICE
NATIONALE.
INTERNES
POLITIQUES.
GARDIENS
DE LA PAIX.

I° Internés Allemands et Italiens.

Au moment de l'armistice les camps d'internement existant en zone libre (Voir Annexe B) contenaient les internés suivants:

- II.000 allemands ou autrichiens
- 5.250 italiens

Antérieurement au 12 Août 1940 (date d'entrée en fonction de la Délégation Technique de Vichy) la majeure partie des internés allemands ou italiens ont été libérés et rapatriés.

La récapitulation de ces transports (Tableau N°32) produit les chiffres suivants:

- Ressortissants allemands rapatriés: 9402
- Ressortissants italiens rapatriés: 5333

Après le 12 Août 1940 ont été rapatriés:

- Les allemands réclamés par la Commission Kundt (août 1940). Leur nombre s'élève à 820 pour les mois d'août, septembre et octobre;
- Les allemands réclamés par la Croix-Rouge allemande postérieurement au passage de la Commission Kundt dans les camps, soit quelques centaines seulement.

En avril, juin et juillet 1941, 4 groupes d'internés allemands en provenance des Camps de Montlouis et Vernet d'Ariège ont été rapatriés en zone occupée. Effectif total: 1091.

2° Internés politiques et Indésirables français.

A partir de 1941 la Sûreté Nationale a procédé à des transports d'indésirables internés dans les camps:

- soit mutés d'un camp dans un autre camp,
- soit acheminés sur Port-Vendres en vue de leur embarquement pour des pays d'outre-mer.

Le tableau N° 33 donne le détail de ces transports.

3° Gardiens de la Paix.

En 1942 la Police Nationale a effectué des déplacements de groupes mobiles de gardiens de la Paix avec matériel. Le tableau N° 33 donne le détail de ces transports.

ISRAELITES
ALLEMANDS,
POLONAIS,
TCHECOSLO-
VAQUES ET
LUXEMBOUR-
GEOIS (IAPT)

Une conférence, à laquelle avait été convoqué le représentant de la S.N.C.F. s'est tenue à Vichy le 15 Juillet 1942 au Ministère de l'Intérieur, au sujet du rapatriement en Allemagne, de certaines catégories d'Israélites Allemands, Polonais, Tchécoslovaques et Luxembourgeois, se trouvant en zone libre.

Pour des raisons de discrétion nous avons dénommés ces transports: "Transports I.A.P.T."

D'après les chiffres donnés par le Secrétariat Général à la Police, il s'agissait de 30.000 personnes environ. Mais, en raison des difficultés de retrouver tous les intéressés on pouvait estimer que ce chiffre serait réduit à 15.000 personnes.

L'élaboration des programmes que nous avons établis pour ces transports a rencontré de grosses difficultés provoquées

surtout par le fait que les Autorités Allemandes ont à plusieurs reprises modifié les principes, qu'ensuite elles ont exigé une exécution très rapide et que d'autre part, surtout pour le transport des groupes d'isolés, on ignorait au moment de l'établissement des programmes le nombre de personnes qui pouvaient être groupées dans les différents camps. De ce fait, le nombre réel différait souvent dans de telles proportions des prévisions, qu'il obligeait la veille du départ à prévoir un nouveau regroupement des rames devant former les trains spéciaux.

A - PREMIER PROGRAMME DE TRANSPORT.

Le premier programme de transport indiqué par les Services de la Police prévoyait d'une part, le transport des personnes se trouvant déjà dans les camps, et d'autre part, le transport des personnes dispersées sur tout le territoire de la zone libre, à regrouper préalablement.

1° Transports au départ des camps -

Passage de la ligne de démarcation: Chalon s/Saône.

Dépôt de GURS (Basses-Pyrénées)- 2.000 personnes environ. 2 trains spéciaux au départ d'Oloron Ste.Marie:

1° train: le 6 Août
2° train: le 12 Août

Dépôt de RIVESALTES - environ 500 à 600 personnes

Dépôt du VERNET -près Pamiers- environ 200 personnes.

Avec les groupes en provenance de ces deux dépôts (700 à 800 personnes) on a formé un train spécial au départ de NARBONNE.

Départ du VERNET et de RIVESALTES le 19 Août.

2° Transports de groupes d'isolés -

Avant chaque départ, les isolés seraient groupés dans deux centres: LYON et LIMOGES.

Il y aurait à assurer chaque semaine l'acheminement d'un groupe de 160 personnes (gardiens compris) chacun des centres de LYON et LIMOGES fournissant à tour de rôle le contingent.

On expédierait ainsi environ 640 personnes par mois.

La S.N.C.F. devait prévoir dans chaque convoi 2 voitures de 3° classe et un ou plusieurs fourgons à bagages.

Ces transports devaient commencer le 20 Août.

L'acheminement aurait lieu via Chalon s/Saône et Belfort.

Le Service Central du Mouvement avait été avisé le 16 Juillet 1942, en lui demandant les instructions nécessaires pour ces transports.

B - MODIFICATIONS AU PROGRAMME DES TRANSPORTS.

Toutefois le 17 juillet, les Services de la Police nous informaient que de nouvelles dispositions étaient à envisager pour les transports prévus au 2° ci-dessus.

A des jours fixés, les voyageurs seraient rassemblés en groupes importants dans un camp à désigner (par exemple GURS) et dirigés par trains complets sur un Centre se trouvant en zone occupée, à désigner par les allemands.

Les transports ultérieurs de ce dernier centre vers les différentes régions de l'Allemagne seraient réglés par les Autorités Allemandes.

D'après les indications données, cette 2° catégorie de transports ne commencerait que vers mi-septembre et les renseignements nécessaires à leur étude nous seraient fournis ultérieurement, après mise au point avec les Autorités Allemandes.

Les transports prévus au 1° ci-dessus n'étaient pas modifiés. Mais il n'était pas encore décidé si ces transports se feraient directement sur l'Allemagne en transitant par Belfort ou s'ils seraient dirigés sur un Centre de rassemblement en zone occupée.

Ces nouvelles dispositions ont été portées à la connaissance du Service Central du Mouvement le 17 Juillet.

Les horaires des trains spéciaux au départ d'OLORON d'une part et de RIVESALTES et PAMBERS d'autre part, ont été soumis pour accord au Ministère de l'Intérieur le 24 juillet.

C - DEUXIEME PROGRAMME DE TRANSPORT -

Sur ces entrefaites une nouvelle conférence s'est tenue à Vichy le 27 Juillet 1942.

M. Fourcade, Directeur de la Police a fait connaître que les premières propositions n'ayant pas été acceptées par les Autorités Allemandes, il y avait lieu d'établir un nouveau programme sur les bases ci-après:

- Destination: gare desservant le Camp de DRANCY (S. et O.)
- Passage de la ligne de démarcation: Chalon s/Saône
- Départ des trains à prévoir autant que possible le matin entre 6 et 7 heures
- Matériel à utiliser: voitures de 3° cl. à intercirculation et dans portières latérales.
- Convois prévus:

1er Convoi - Camp de GURS - Gare d'OLORON-Ste. MARIE

- Effectif: 1000 voyageurs et 150 gardes
- Passage à la ligne de démarcation: le 7 Août
- Horaire déjà proposé est accepté.

2° Convoi - Camps de GURS, LE VERNET et TOULOUSE -

- Effectif: GURS..... 700 voyageurs
LE VERNET.... 200 ---
TOULOUSE..... 100 ---
soit 1000 voyageurs et 150 gardes
- Passage à la ligne de démarcation: le 9 Août

3° Convoi - Camp d'AIX-en-PROVENCE -

- Effectif: 800 voyageurs et 120 gardes
- Passage à la ligne de démarcation le 11 Août.

4° Convoi - Camps de RIVESALTES et d'AIX-en-PROVENCE -

- Effectif: RIVESALTES..... 500 voyageurs
AIX-en-PROVENCE... 300 voyageurs soit 800 voyageurs
et 120 gardes.
- Passage de la ligne de démarcation le 13 Août.

Il était en outre précisé:

- que le passage en gare de Marseille devait être évité,
- que la soudure des convois à Toulouse et à Avignon devait être effectuée en dehors de ces gares,
- que les horaires à communiquer au Ministère de l'Intérieur devaient comporter toutes les gares d'arrêt.

Ces dispositions ont été portées à la connaissance du S.C.M. le 28 juillet, en lui demandant de fournir pour le 31 juillet les horaires des trains spéciaux.

Le 29 juillet, de nouvelles modifications étaient demandées par le Ministère de l'Intérieur pour le transport de ces quatre groupes:

- Ordre des convois - Intervertir l'ordre des convois 3 et 4.

3° Convoi - Camps de RIVESALTES et AIX-en-PROVENCE

RIVESALTES..... 500 voyageurs

AIX-en-PROVENCE... 300 -----

soit 800 voyageurs et 120 gardes

Passage de la ligne de démarcation le 11 Août.

4° Convoi - Camp d'AIX-en-PROVENCE -

820 voyageurs et 120 gardes

Passage à la ligne de démarcation le 13 Août.

- Composition des trains - Pour faciliter la surveillance le Ministère nous demandait maintenant que les trains spéciaux soient composés en wagons couverts, à raison de 30 personnes par wagon, 2 voitures de 3° classe pour l'escorte étant incorporées au milieu du train.

L'aménagement des wagons couverts serait assuré par les soins des services de Police.

Par notes en date du 1° Août nous avons informé le S.C.M. et donné les instructions aux D.T. Lyon et Limoges.

Enfin, le 5 Août une nouvelle modification était demandée au convoi N°3. Un élément partant de Toulouse (115 voyageurs + bagages et gardes) devait être dirigé sur Rivesaltes pour être joint à l'élément partant de cette gare.

- Acheminement en retour des escortes -

Les escortes ayant accompagné les 4 convois, ont été acheminées en retour par trains commerciaux:

1° convoi: de Chalon s/Saône à Toulouse

2° convoi: de Chalon s/Saône à Toulouse

3° convoi: de Chalon s/Saône à Montpellier

4° convoi: de Chalon s/Saône à Marseille

D - CONVOI DE RAMASSAGE -

Le 15 Août, un 5° convoi nous était demandé composé de voyageurs provenant de divers camps de la zone libre. Mise en route prévue pour le 23 Août.

Les effectifs indiqués permettaient de prévoir la mise en marche d'un train spécial de FORTET St.SIMON au BOURGET DRANCY via Chalon s/Saône, les éléments venant rejoindre le train spécial en des points convenablement choisis.

Ces premiers renseignements étaient modifiés le 17 Août.

Après échange de messages avec le S.C.M. l'horaire du train spécial était donné le 18 Août et les instructions transmises le même jour aux 2 D.T. Régionales qui devaient tracer les marches d'afflux.

Ce train spécial a circulé le 24/25 Août dans de très mauvaises conditions pour les raisons suivantes:

- Embarquement tardif à Caussade,
- Adjonction à AGDE d'une rame non prévue au programme,
- Ravitaillement des voyageurs à Lyon (non prévu).

Un retard de plus de 4 H.30 imputable aux Services locaux de la Police a été ainsi infligé au train spécial.

E - DEUXIEME PHASE DES TRANSPORTS -

Le 4 Août une conférence envisageait, dans les conditions ci-après, une deuxième phase des transports:

- Nombre de voyageurs: environ 11.000 personnes réparties sur le territoire de la zone libre et préalablement groupées par voie de terre dans des camps départementaux.
- Il fut décidé que les voyageurs en question des camps départementaux seraient d'abord transportés au Camp de GURS désigné comme Camp de groupement, d'où les trains spéciaux se dirigeraient sur la zone occupée. Un deuxième camp serait éventuellement désigné aux abords de Marseille.
- Il avait été convenu avec le S.C.M. que les transports de regroupement sur le Camp de GURS seraient réglés par nos soins, ceux au départ de ce Camp sur Le BOURGET-DRANCY sur instructions fournies par le S.C.M.

Le 12 Août une deuxième conférence précisait comme suit les conditions d'exécution des transports:

- Date du commencement des transports de regroupement, probablement à partir du 29 ou 30 Août.
- Les convois pourront être acheminés directement sur la zone occupée de certains camps de ramassage, lorsque le nombre de voyageurs rassemblés permettra la constitution d'un ou plusieurs trains spéciaux.
- Le Ministère de l'Intérieur demandera aux Autorités Allemandes de désigner un deuxième point de franchissement de la ligne de démarcation (VIERZON).
- Composition des trains:
 - Wagons couverts pour les hommes,
 - Voitures de 3° classe à couloir sans portières latérales pour les femmes, enfants de moins de 15 ans, vieillards, malades et infirmes.

Le 19 Août, troisième conférence au cours de laquelle les renseignements suivants étaient recueillis:

- Centres de regroupement - Effectifs prévus environ 15.000 rassemblés dans les centres de regroupement. Ces effectifs ne pourraient être précisés que le 26 ou 27 Août après les opérations de ramassage des intéressés.
- Points de franchissement de la ligne de démarcation: Vierzon et Chalon sur Saône.
- Organisation des transports - trains spéciaux formés de rames provenant de divers camps, soit formés dans un même camp.
- Matériel à utiliser - celui précisé ci-dessus.

D'ores et déjà, deux convois étaient prévus pour franchir la ligne de démarcation le 29 Août:

1°- convoi formé dans la région Lyonnaise avec les éléments de 2 ou 3 camps,

2°- convoi formé dans la région de Limoges, également avec les éléments de 2 ou 3 camps.

En outre, des horaires pouvaient être prévus au départ des gares ci-après, dans lesquelles des trains spéciaux seraient formés ultérieurement:

Rivesaltes, Oloron Ste.Marie, Fréjus, Le Vernet d'Ariège, Les Milles.

Le 24 Août, quatrième conférence qui précise les points suivants:

- les trains au départ de NEXON et de VENISSIEUX circuleront le 29 courant,

- à partir du 31 août, 1 train sera mis en marche chaque jour jusqu'à épuisement du contingent.

- les convois qui seront tous à destination du BOURGET-DRANCY, auront en principe, la composition suivante:

3 voitures à intercirculation et sans portières latérales pour environ 200 personnes
27 wagons couverts pour environ 800 personnes
4 wagons couverts pour bagages
1 voiture pour environ 72 gardes
soit au total 35 véhicules.

- les horaires seront établis de façon que dans les gares de départ, l'embarquement puisse se faire de jour.

- le retour des escortes peut être prévu de manière qu'elles ne quittent les gares de franchissement de la ligne, qu'après le départ des trains spéciaux.

- I train sera à mettre en marche le 31 Août au départ de Nice St.Roch.

Les horaires demandés pour les trains spéciaux nous étaient donnés le 26 Août par le S.C.M.

Un certain nombre de trains furent mis en marche dans ces conditions.

Le tableau annexe N° 34 indique les transports effectués dans les deux phases des transports I.A.P.T.

Nous avons eu en outre un certain nombre de transports de regroupement à assurer au cours de cette 2° phase sur les camps de la zone libre.

Cet exposé démontre les difficultés auxquelles la D.T. VICHY a dû faire face lors de l'élaboration des différents programmes des transports dénommés I.A.P.T. provenant des indécisions des Services du Ministère de l'Intérieur d'une part, des changements dans les conditions imposées par les Autorités d'occupation, d'autre part.

TRAVAILLEURS
ETRANGERS

Le Service de la main-d'oeuvre indigène, Nord-Africaine et Coloniale du Secrétariat d'Etat au Travail nous demande d'assurer des transports de groupes de travailleurs indigènes mis à la disposition des Régions Militaires.

Ces travailleurs organisés en Compagnies se déplacent avec leurs bagages.

La récapitulation de ces transports produit les chiffres suivants (voir tableau N° 35)

	! 1940 !	! 1941 !	! 1942 !	! Total !
	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!
(Nombre de convois.....)	! 4 !	! 3 !	! 2 !	! 9 !
Etrangers (Trains spéciaux.....)	! 3 !	! 1 !	! !	! 4 !
(Effectif total.....)	! 1650 !	! 643 !	! 240 !	! 2533 !

(Nombre de convois.....)	! 1 !	! 6 !	! 4 !	! 11 !
Indigènes (Trains spéciaux.....)	! 1 !	! !	! !	! 1 !
Coloniaux (Effectif total.....)	! 250 !	! 1680 !	! 1160 !	! 3090 !
	! !	! !	! !	! !

MANIFESTATIONS
D'ORDRE NATIO-
NAL EN ZONE LI-
BRE.

Les Manifestations d'ordre National sont organisées par les services Techniques de la Propagande au Ministère de l'Information.

Les demandes de transport relatives à ces manifestations sont transmises directement à la Délégation Technique de Vichy qui prend les mesures nécessaires en accord avec les Délégations Techniques Régionales.

Les transports importants ou intéressant la zone occupée sont soumis à l'approbation du Service Central du Mouvement.

Les transports intéressant la Légion Française des Combattants sont réglés par le Directoire de la Légion à Vichy. Les demandes transmises directement sont réglées comme ci-dessus.

Les pèlerinages à Lourdes sont réglés avec l'autorité ecclésiastique qualifiée. Toutefois, les transports de ce genre sont réduits puis supprimés au cours de l'année 1942 en raison de la réduction de nos moyens de transports.

Le tableau N°36 donne le détail des transports de personnel effectués à l'occasion de diverses manifestations au cours des années 1941 et 1942.

CHAPITRE XI

TRANSPORTS SPECIAUX DE MARCHANDISES

LIVRAISONS
DE PRISES DE
GUERRE (Ar-
mes, Matériel
et Munitions)
AUX AUTORITES
D'OCCUPATION.

En exécution des clauses de l'Armistice (Art.6 de la Convention franco-allemande, art.2 de la Convention franco-italienne), les matériels de guerre, armes et munitions restant en territoire non occupé après armement de l'armée de l'Armistice, sont rassemblés et stockés, sous contrôle allemand ou italien respectivement, dans la 2° quinzaine de juillet 1940.

La D.M. 466- 1/E.M.A. du 11-7-1940 fixe les conditions de rassemblement et de stockage de ces matériels, armes et munitions. Elle désigne pour chaque Région Militaire les dépôts de matériel imposés (Annexe C). Il est spécifié que tout le matériel existant à l'ouest ou au nord de la ligne définie par: le cours du Rhône jusqu'à Lyon (la ville étant à l'ouest de cette ligne) et la route nationale N° 84 de Lyon à Bellegarde, doit être stocké dans des dépôts placés sous contrôle allemand.

I - Organisation des Transports par Voie Ferrée du Matériel et des Munitions à livrer au contrôle allemand (Transports Wasti).

L'Instruction N° I3948-4/EMA du 14-8-1940 de l'E.M.A. 4° Bureau fixe l'organisation des transports par voie ferrée du

matériel et des munitions à livrer au contrôle allemand.

Ces transports jouissent de la priorité des transports effectués en exécution de la Convention d'armistice.

Ils ont lieu:

- d'une part des établissements et dépôts de stockage sur les gares de livraison en zone libre indiquées à l'Annexe D;
- d'autre part, des gares de livraison vers les points de stockage correspondants situés en zone occupée.

Après de l'Inspecteur Allemand du Contrôle militaire siégeant à Bourges se tiennent:

- un officier délégué de l'E.M.A. (Capitaine Dufourt) qui donne aux gares de livraison toutes instructions utiles concernant le rythme des livraisons à assurer;
- un Inspecteur de la S.N.C.F. (M. Garnier) qui rassemble les renseignements utiles et coordonne les transports d'après les programmes établis par la W.V.D. Paris.

Des programmes hebdomadaires dénommés "Wasti" sont mis en vigueur à partir du 23 octobre 1940. Il est établi successivement 34 programmes. Le dernier (N° 34) du 16 au 22 juin 1941 liquide les transports.

La Délégation Technique de Vichy sert d'intermédiaire entre le Service Central du Mouvement et les Délégations Techniques Régionales d'une part, le Ministère des Communications et l'Etat-Major de l'Armée d'autre part, pour le règlement des incidents soulevés par l'application des programmes de transports, notamment en ce qui concerne l'utilisation du matériel wagons.

Il n'est pas tenu de comptabilité de ces transports à la D.T. Vichy.

II- Livraisons de matériels de guerre et munitions aux autorités italiennes.

Le 20 Septembre 1940 la Délégation Technique de Vichy est saisie par l'Etat-Major de l'Armée d'une demande relative à l'organisation des transports de livraison de matériel de guerre aux autorités italiennes à partir du 25 septembre 1940.

La fourniture des wagons nécessaires aux chargements (1700 environ) fait l'objet de discussions avec les autorités italiennes. La répartition suivante est finalement arrêtée:

- matériel fourni par le Gouvernement Italien: 450 wagons
- prélèvement sur le parc de la zone occupée: 750 wagons
- prélèvement sur le parc de la zone non occupée: 250 wagons.

Les remises ont lieu à Modane et à Menton par trains

spéciaux. Les marches utiles sont tracées à la diligence de la Délégation Technique S.E. Les programmes de livraisons sont transmis directement à la Délégation Technique Sud-Est par les autorités italiennes de Turin.

La Délégation Technique Sud-Est contrôle les fournitures de matériel et règle les transports.

Les premiers trains sont livrés le 25 septembre. Les transports se poursuivent à la cadence d'environ six trains par jour. Le dernier train est remis à Modane le 6 Novembre 1940.

La récapitulation de ces transports produit les chiffres suivants (Tableau N° 37):

- Nombre de trains livrés: 176 dont 9 trains d'A.L.V.F.
- Nombre de wagons : 3.895 non compris A.L.V.F.

MUNITIONS
SPECIALES
SUR TOULON
ET ANGOULE-
ME. (Ypérite
phosgène,
etc.. à im-
merger ou à
décharger).

Le 20 Mars 1941 la Commission Centrale demande à la Délégation Technique de Vichy de prévoir le transport de Munitions spéciales:

- 1°- 1200 T. de La Ferté-Hauterive à Toulon,
- 2°- 5200 T. de Saint-Ours à Pont-de-Claix.

Le 29 Mars de nouveaux transports sont envisagés:

- 1°- de Ste. Livrade à Toulon,
- 2°- de St.Ours à Toulon,
- 3°- d'Assier à Toulon,
- 4°- de Pont-de-Claix à Angoulême,
- 5°- de La Ferté-Hauterive à Angoulême.

Le 31 Mars ces prévisions s'augmentent encore des transports suivants:

- 1°- de Sorgues-Chateaufort-du-Pape à Angoulême,
- 2°- de St.Chamas à Angoulême.

Les marches spéciales nécessaires sont tracées par le Service Central du Mouvement.

Les transports par trains spéciaux complets commencent:

- Le 5 Avril 1941 au départ de Pont-de-Claix sur Angoulême,
- Le 8 Avril 1941 au départ de La Ferté-Hauterive sur Toulon,
- Le 18 Avril 1941 au départ de St.Ours sur Toulon,
- Le 16 Avril 1941 au départ de Ste. Livrade sur Toulon,
- Le 23 Avril 1941 au départ d'Assier sur Toulon.

Le 6 Mai 1941 les Armes Navales (Amirauté) nous signalent deux convois de munitions spéciales de Brest à Toulon les 6 et 12 Mai 1941. Ces convois transitent: le 1er à Langon, le second à Chalon sur Saône.

La Commission Centrale ajoute à ses prévisions de transport de munitions spéciales:

- le 12 Mai 1941, Miramas à Toulon
- le 20 Mai 1941, Plaisance Losse à Toulon

Le 11 Juin 1941 la Commission Centrale nous communique un nouveau plan de transport et d'immersion de munitions spéciales au départ de:

St.OURS	}	sur Toulon
LA Ferté-Hauterive		
Miramas		
Plaisance Losse		

Ce plan de transport est remplacé le 23 Juin 1941 par un nouveau plan ramenant de 7 trains à un seul train au départ de St.Ours et à un train au lieu de deux trains au départ de La Ferté-Hauterive. En outre, un train spécial de 20 wagons munitions spéciales de Brest à Toulon est remis à Chalon sur Saône le 23 juillet 1941.

Les transports par trains complets de La Ferté-Hauterive à Angoulême via Saincaize commencent le 31 Juillet à raison de un train tous les quatre jours.

Le dernier train circule le 16 Août 1941.

Il n'est pas tenu de comptabilité de ces transports.

TRANSPORTS
DE L'AFRI-
QUE DU NORD
VERS L'ALLE-
MAGNE, L'I-
TALIE, etc.

1°/ Transports vers l'Allemagne:

a) Agrumes:

A la date du 23 Janvier 1941, Monsieur le Ministre des Communications nous a fait connaître qu'il désirait être informé de l'importance des transports d'agrumes à destination des autorités d'occupation.

A partir de cette date les renseignements reçus des délégations techniques régionales sont fournis chaque vendredi au Ministre en un état récapitulatif hebdomadaire.

Pour l'année 1941 ces transports se sont poursuivis jusqu'au 3 juin, date à laquelle ils ont été suspendus. Ils ont repris le 5 Décembre pour la campagne suivante.

L'état récapitulatif indique les chiffres suivants:
Nombre de trains expédiés au départ des gares de transit pendant l'année 1941 (à partir du 23/1/41):

Marseille Arenc.....	392 trains
Sète.....	111 trains
Cerbère.....	92 trains
Total.....	595 trains

Pour l'année 1942 les transports se sont poursuivis jusqu'au 14 Mai, date à laquelle ils ont été suspendus. Ils ont repris le 28 Décembre pour la campagne suivante.

Nombre de trains expédiés au départ des gares de transit pendant l'année 1942:

Marseille Arenc.....	193 trains
Sète.....	65 trains
Cerbère.....	Néant....
Total.....	258 trains

Le tableau N° 38 donne le détail des trains mis en marche chaque mois au départ de chaque gare de transit.

b) Phosphates et Minerai de fer :

Par lettre du 16 janvier 1941 le Ministre des Communications nous questionne au sujet de la livraison mensuelle aux Allemands de 50.000 tonnes de phosphates et de minerais de fer de l'Afrique du Nord.

Cette question n'ayant pas été réglée par notre intermédiaire, nous n'avons pas eu à intervenir pour l'organisation de ces transports.

2°/ Transports vers l'Italie:

Phosphates et minerai:

Le transport de phosphates en provenance de l'Afrique du Nord a débuté dans la première quinzaine d'avril 1941 par l'arrivée à Caronte du navire "Saint-Ferdinand" transportant 8500 T. de phosphates pour l'Italie.

L'organisation des transports par voie ferrée nécessite l'intervention du Ministère des Communications, notamment en ce qui concerne la participation de l'Italie dans la fourniture des wagons, du charbon de traction et de l'huile de graissage.

La Délégation Technique a transmis au Ministre les renseignements concernant ces fournitures et a contrôlé à partir du 1^{er} Février 1942 les prestations de wagons faites par l'Italie.

En contre-partie de ces livraisons l'Italie nous remet par Menton du soufre de Sicile. La première réception a eu lieu le 22 Septembre 1941. 3000 tonnes ont été livrées en 1941, 6000 en 1942 (à partir de juillet).

3°/ Transports vers la Hongrie:

a) Echange de volailles contre du raphia:

En novembre 1940, un accord particulier avec la Hongrie prévoit l'échange de 143 tonnes de volailles de Hongrie, contre 300 tonnes de raphia entreposé à Marseille.

Sur demande du Ministère des Communications, la Délégation

gation Technique intervient auprès du Service Central du Mouvement pour la fourniture des 30 wagons nécessaires au chargement du raphia.

b) Echange de pommes de terre contre des phosphates:

En octobre 1941, des négociations de Berne concernant les trafics avec l'Etat Hongrois, ont abouti à l'échange de 5000 tonnes de pommes de terre de semence, contre 12.000 tonnes de phosphates en provenance de l'Afrique du Nord et transitant par Sète.

Le Ministère des Communications, sur demande de la Maison DANZAS, transitaire pour les Hongrois, intervient auprès de la Délégation Technique pour que les wagons vides ayant transporté les pommes de terre soient dirigés sur Sète pour servir aux expéditions de phosphates.

Des objections formulées par le Service Central du Mouvement provoquent une nouvelle intervention du Ministère. Il en est finalement décidé comme il est indiqué ci-dessus et des instructions sont données dans ce sens.

Sur une nouvelle intervention du Ministère des Communications, il est aussi décidé que les wagons Hongrois arrivant à Bellegarde, chargés de chevaux, de choucroute et de produits divers seraient également dirigés vides sur Sète pour servir aux expéditions de phosphates.

MINERAIS,
FONTES, A-
CIERS, etc
EN PROVE-
NANCE DE
LA ZONE N.O.
VERS L'ALLE-
MAGNE ET L'I-
TALIE.

1°/ Vers l'Allemagne:

Des expéditions de bauxite en provenance de Le LUC et Le CANET et de BRUCNOLES ont commencé en Février 1941.

La Délégation Technique a transmis les renseignements demandés par le Ministère des Communications au sujet de ces transports, mais n'a pas eu à intervenir pour leur organisation.

2°/ Vers l'Italie:

a) Bauxite:

Pour les expéditions de bauxite au départ de Carnoules, la Délégation Technique a contrôlé à partir du 1er Février 1941 les prestations de wagons faites par l'Italie mais n'est pas intervenue pour l'organisation de ces transports.

b) Aluminium et Magnésium - Fontes - Ferrailles -

Le plan de transports arrêté au cours de la Conférence Economique franco-italienne de Décembre 1940 entre en application aussitôt.

Le 26 Décembre 1940, le Ministre des Communications demande à la Délégation Technique de le renseigner sur les dispositions prises pour l'expédition:

- 1°- de 470 tonnes d'aluminium au départ de l'Argentière-la-Bessée et de Jarrie-Vizille;
- 2°- de 30 tonnes de magnésium au départ de Pont-de-Claix;
- 3°- du 1er chargement de 100 tombereaux de fonte au départ de St.Etienne, Chasse et Givors;
- 4°- des transports de ferraille au départ de la zone non occupée.

La Délégation Technique transmet les instructions du Ministère des Communications et le renseigne périodiquement sur l'exécution du plan de transport.

Au 20 Février 1941, le tonnage de ferraille, fontes et aluminium expédié sur l'Italie est en partie exécuté. Le détail des expéditions est donné dans le tableau N° 39.

Ces transports sont assurés en majeure partie au moyen de wagons italiens.

Le programme de 1941 prévoit la livraison à l'Italie des quantités de fonte ci-après:

- 2500 T. par les hauts fourneaux de Chasse,
- 2500 T. par les hauts fourneaux de Decazeville,
- 2500 T. par les hauts fourneaux de Tarascon sur Ariège.

Les expéditions commencent à partir du 15 Mai 1941 pour Decazeville et du 1er Juin pour Chasse et Tarascon sur Ariège.

Sur demande du Ministère des Communications, la Délégation Technique intervient pour la fourniture des wagons nécessaires à ces transports, qui doivent être effectués au départ de France en matériel français.

Les expéditions au départ de Tarascon sur Ariège et Decazeville sont contrôlées périodiquement pour renseigner le Ministère des Communications.

Le tableau N° 39 donne la récapitulation de ces transports.

c) Aciers mi-durs - Duralumin -

L'atelier de construction de Roanne expédie, à partir du 1er Septembre 1941, 10.000 tonnes d'aciers mi-durs sur l'Italie.

A la date du 25 Octobre 1941, le Ministère des Communications demande à être renseigné:

- sur les tonnages expédiés chaque semaine à partir du 1° Novembre 1941,
- sur les tonnages expédiés entre le 1° Septembre et le 1° Novembre 1941.

La Délégation Technique fournit les renseignements demandés et contrôle ces transports.

Au 19 Décembre 1941, il a été expédié 8171 tonnes.

A partir du 17 Octobre 1941, des transports de duralumin ont lieu au départ de Couzon (Loire) sur l'Italie.

A la date du 23 Octobre, le Ministère des Communications signale un retard dans la fourniture des wagons. La Délégation Technique intervient auprès de la Délégation Technique Sud-Est et le programme est exécuté dans les délais prévus.

TRANSPORT
DES DEPOTS
DE FERRAIL-
LE DE LA
ZONE LIBRE
SUR MONTLU-
CON.

A partir du 15 juin 1941, les dépôts de ferraille de la zone libre sont transportés sur Montluçon (Usine Saint Jacques).

La Délégation Technique intervient pour la fourniture des wagons nécessaires au chargement, et contrôle ces transports.

Au 1er Octobre 1941, il avait été acheminé 158 wagons, soit 635 tonnes de ferraille, sur Montluçon.

CH A P I T R E X I I

D I V E R S

FOURNITURE
DE MATERIEL
PAR LA SNCF
AU MEDITER-
RANEE-NIGER

Par lettre du 23 Novembre le Ministre des Communications demande de quelle quantité de rails de réemploi peut disposer la S.N.C.F.

A la même date la Commission Centrale communique une réponse du Ministre de la Guerre relative à la dépose de 8 sections de ligne au profit du chemin de fer de Bou-Arfa à Kénadza.

Par lettre du 19 Février 1941, le Directeur des Installations Fixes fait connaître la provenance des 163 Km de voie que la S.N.C.F. doit fournir pour la construction du chemin de fer de Bou Arfa à Kénadza. Un programme complémentaire de 30 Kil. de voie est consenti le 28 Avril 1941.

Les fournitures de matériel sont suivies par l'Ingénieur chargé de mission pour la construction de la ligne de Bou-Arfa à Kénadza à l'Office du Maroc à Vichy. La Délégation Technique de Vichy sert d'intermédiaire entre l'Office du Maroc et le Ministère des Communications d'une part, le Directeur des Installations Fixes et les arrondissements Voie et Bâtiments intéressés d'autre part, pour les demandes à satisfaire et les renseignements à fournir.

Aux fournitures de matériel de voie s'ajoutent des demandes de matériels divers:

- Grues hydrauliques,
- Outillage pour les chantiers de pose,
- Ponts bascules,
- Saboteuses de traverses,
- Grues fixes tournantes de 6 et 10 T.

qui sont satisfaites par la S.N.C.F.

Les déposes de voie en zone libre se poursuivent par étapes successives.

Au 1er Août 1941 un total de 213 Kil 115 de voies ont été déposées. Le matériel récupéré représentant un tonnage théorique de 47.248 T. 925 (Annexe E).

Le 1er Septembre 1941 les services de construction de la ligne de Bou-Arfa à Kénadza passent au Méditerranée-Niger qui devient autonome. Les services pour la zone libre s'installent à Vichy. A cette date il a été embarqué à Marseille 44.697 tonnes de matériel de voie et un stock de 1841 T. est prêt à être embarqué, soit un total de 46.538 tonnes de matériel livré par la S.N.C.F.

De nouvelles fournitures de matériel divers sont consenties:

- Matériel roulant: 6 locomotives et 150 wagons tombereaux de 20 T.
3 autorails doubles de Diétrich, 4 voitures C9yfi
- Matériel d'entretien
- Lanternes, literie, instruments de contrôle, 1 panier de grand secours, 4 chariots de voie, 8 lanternes cinéma, brouettes, documentation technique, etc...

En vue d'assurer une nouvelle fourniture de 300 Kil de voies destinées à la construction du Chemin de fer Méditerranée-Niger l'étude d'une nouvelle étape de dépose de voies aboutit le 3 Décembre 1941 à un programme de dépose de 139 Kil. de voies principales dont le détail figure à l'Annexe F.

A ce programme s'ajoute un programme de dépose de voies secondaires dont le total s'élève au 1er Novembre 1941 à 52 K.685 dont 20 Kil.952 de voies déposées et 31 Kil.733 de dépose envisagée.

Au 1er Juillet 1942 le total des voies principales déposées s'élève à 389 Kil.933 dont le détail est donné à l'Annexe G. A ce total il convient d'ajouter celui des voies secondaires déposées soit 52 Kil.685.

Le 26 Novembre 1942 la situation des embarquements de matériel de voie à Marseille à destination du Méditerranée-Niger

est donnée par l'Annexe H.

Le tonnage total du matériel de voie embarqué s'élève à 70911 T.

Les événements d'Algérie, fin 1942, arrêtent les transports et les livraisons de matériel.

REPARTITION
DE WAGONS VI-
DES AU TITRE
DE DEPANNAGE
D'ENTREPRI-
SES, D'USI-
NES, ETC...

L'Avis Général Trafic -Sous-Série Marchandises- N°80, 4ème tirage, en date du 31 Octobre 1940 fixe l'ordre de priorité suivant lequel les transports de marchandises doivent être acceptés et le matériel roulant correspondant fourni aux expéditeurs.

Par lettre du 17 Novembre 1940, le Service Central du Mouvement accorde à la Délégation Technique de Vichy, au titre de dépannage et par priorité un crédit journalier de 20 wagons à répartir sur l'ensemble des Arrondissements de zone non occupée, aux expéditeurs ayant à exécuter certains transports inopinés et urgents ne faisant partie ni de transports acceptés d'office, ni de transports effectués en vertu des programmes.

Le Service Central du Mouvement nous demande en outre de lui fournir le compte-rendu de l'utilisation de ce crédit.

Copie de ces instructions est envoyée aux deux Délégations Régionales, ainsi qu'à MM. les Chefs des divers Arrondissements Sud-Est et Sud-Ouest situés en zone non occupée.

A dater du 17 Novembre 1940, nous envoyons chaque semaine au Service Central du Mouvement un état des wagons fournis et cela jusqu'au 20 Décembre, date à partir de laquelle nous sommes dispensés de la fourniture de ce compte-rendu hebdomadaire qui est remplacé à partir du 1er Janvier 1941 par un compte-rendu mensuel.

Le 1er Août 1941, nous attirons l'attention du Service Central du Mouvement sur l'utilisation restreinte du crédit accordé, et, par suite, sur le faible intérêt du compte-rendu. Le Service Central du Mouvement nous autorise alors le 16 Août, à n'effectuer l'envoi d'un relevé que si le chiffre alloué mensuellement atteint au moins 30 véhicules.

Ces instructions sont suivies sans modifications jusqu'à la fin de 1942. Mais les modalités d'application de l'Arrêté du 15 Novembre 1940 sont profondément modifiées le 1er Mai 1942 et, compte tenu de l'expérience acquise, tant depuis décembre 1940 qu'au cours de ces deux derniers mois, les règles de dépannage doivent être revues et restreintes.

En conséquence, le Service Central du Mouvement réduit comme suit, le 1er Juillet 1942, le contingent hebdomadaire des wagons de dépannage qui nous est alloué:

- au titre P.G. 30 wagons,
- au titre P.R. 50 wagons.

Soit un total approximatif de 320 wagons par mois, contre 600 précédemment. Il nous est demandé en outre de fournir un compte rendu hebdomadaire.

Le tableau N° 40 indique pour toute la période considérée le nombre des wagons ainsi accordés par la Délégation Technique de Vichy au titre de dépannage.

DECLARATION
DES WAGONS-
RESERVOIRS
ET CONTAI-
NERS CITER-
NES.

La loi du 6 Septembre 1940 complétée par la loi du 12 Novembre 1941, crée obligation aux personnes ou Sociétés propriétaires ou exploitantes de wagons-réservoirs, wagons-citernes et containers-citernes susceptibles d'être utilisés pour le transport des boissons et principalement du vin, d'en faire la déclaration.

Les Arrêtés des 20 Novembre 1941 et 15 Janvier 1942 de Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications précisent les modalités d'application de ces lois et notamment stipulent que ces déclarations doivent être établies en trois exemplaires conformes au modèle que les intéressés pourront se procurer auprès des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, et adressées, pour la Z.O. au Service Commercial de la S.N.C.F., Boulevard Haussmann à Paris, pour la Z.N.O. à la Délégation Technique de la S.N.C.F. Hôtel Métropol à Vichy.

Wagons-Réservoirs.-

L'Arrêté du 15 Janvier relatif à la déclaration des wagons-réservoirs paraît au Journal Officiel du 29 Janvier, et stipule notamment que les déclarations doivent être souscrites avant le 15 Février 1942.

Le 7 Février, M. le Directeur du Service Commercial nous fait parvenir un modèle de déclaration et nous fait connaître que nous aurons à nous assurer que les déclarations qui nous parviendront sont bien complètes et établies conformément au modèle prescrit par l'arrêté avant de les lui adresser.

Les premières déclarations nous parviennent dès le début de Février, mais aucune n'est conforme au modèle prescrit que les intéressés n'ont pu en aucun cas se procurer auprès des Services des Ponts et Chaussées. Nous retournons donc au fur et à mesure que nous les recevons toutes ces déclarations en joignant à chacune d'elles un modèle établi par nos soins. Mais d'autres difficultés surgissent et malgré les circulaires que nous diffusons

les omissions sont nombreuses (renseignements incomplets - déclarations non signées - nombre d'exemplaires insuffisant, etc...)

Les réponses nous parviennent à un rythme plutôt lent et le premier bordereau de transmission que nous adressons au Service Commercial est daté du 11 Février 1942, il ne comporte que deux déclarations seulement.

Puis les déclarations nous sont adressées en assez grand nombre, mais la plupart d'entre elles sont toujours irrégulières et nécessitent un échange toujours plus considérable de correspondance.

Notre dernier bordereau de transmission porte le N°28 et la date du 1^{er} Mai 1942.

A partir de ce moment le Service Commercial qui a procédé à la vérification des déclarations, retourne directement aux intéressés celles qui lui paraissent erronées ou incomplètes et nous recevons alors les réponses aux notes qu'il a adressées en ce sens.

Ces nouvelles transmissions au Service Commercial s'échelonnent du 7 mai au 5 Août 1942, date à laquelle le recensement est virtuellement terminé.

Containers-Citernes.-

Les premières déclarations établies en exécution de l'Arrêté du 20 Novembre 1941 nous parviennent en nombre très restreint vers la fin du mois de février 1942.

Nous demandons par courrier du 18 Mars suivant au Service Commercial de nous faire connaître si les instructions que nous avons reçues pour les wagons-réservoirs sont également applicables à la déclaration des containers-citernes. Par sa note du 20 Mars, M. le Directeur du Service Commercial nous répond affirmativement et nous adresse quelques modèles de déclarations.

Les difficultés ou irrégularités déjà observées pour les déclarations de wagons-réservoirs sont également constatées pour les containers-citernes.

L'envoi des déclarations au Service Commercial commencé le 11-3-1942 se termine le 24-12-1942.



A N N E X E - A -

Situation au 13 Août 1940 du nombre de réfugiés restant à rapatrier

<u>DEPARTEMENTS</u>	! Nombre de réfu- ! giés annoncés ! ! par la Préfec- ! ture !	<u>DEPARTEMENTS</u>	! Nombre de réfu- ! giés annoncés ! ! par la Préfec- ! ture !
Ain	2.307	Report	1.524.265
Allier	70.000	Isère	14.000
Basses Alpes	511	Jura	5.000
Hautes Alpes	347	Loire	43.000
Alpes Maritimes	3.500	Haute Loire	30.000
Ardèche	52.000	Lot	79.800
Ariège	24.000	Lot et Garonne	42.000
Aude	22.600	Lozère	30.000
Aveyron	75.000	Puy-de-Dôme	100.000
Bouches-du-Rhône	11.500	Basses-Pyrénées	35.000
Cantal	60.000	Hautes-Pyrénées	60.000
Charente	20.000	Pyrénées-Orientales	20.400
Cher	20.000	Rhône	16.300
Corrèze	210.000	Saône et Loire	15.000
Creuse	304.000	Savoie	5.000
Dordogne	220.000	Haute-Savoie	5.000
Drôme	10.000	Tarn	54.000
Gard	33.000	Tarn et Garonne	109.000
Haute Garonne	98.000	Var	3.500
Gers	72.000	Vaucluse	4.000
Hérault	132.000	Vienne	50.000
Indre	83.500	Haute-Vienne	169.000
	<hr/>		<hr/>
A reporter	1.524.265	Total	2.414.265

REMARQUE : Les chiffres indiqués ci-dessus ont été donnés par la Direction des Réfugiés. Ils ne concordent toutefois pas avec le nombre des réfugiés réellement transportés, car certains réfugiés sont partis entre temps par leurs propres moyens, sans attendre la rapatriement par les soins des Préfectures, d'autres sont restés dans la zone libre.

INDICATION PAR REGION MILITAIRE DES PRINCIPAUX
CAMPES D'INTERNEMENT ET DE PRESTATAIRES EXISTANT
EN ZONE LIBRE AU MOMENT DE L'ARMISTICE DU 24/6/40

! Région !	! CAMPS D'INTERNES !	! Camps de Prestataires (Cies de Travailleurs Etrangers) !
! 9° !	! Ville-Dieu S/Indre !	! Le Ruchard près d'Azay le Rideau !
! 12° !	! Le Sablon (Dordogne) !	! St-Sauveur, par Bellac (Hte-Vienne) !
! 13° !	! Tence (Hte-Loire) ! ! Langeac ! ! Vallon en Sully (Allier !	! Huriel !
! 14° !	!	! Loriol !
! 15° !	! Les Milles (B. du R.) ! ! Les Garrigues (Gard) ! ! Le Cheylard (Ardèche) ! ! Chibron (Lozère) !	!! ! Langlade !
! 16° !	! Malavielle-Lozen ! ! St-Cyprien (P.O.) ! ! Argelès (F.O.) ! ! Rieucros (Lozère) !	! Olargues (Hérault) ! ! Rivel (Aude) !
! 17° !	! Le Vernet (Ariège) !	! Le Catus ! ! Agen ! ! Montauban-Pomponne ! ! Albi (La Viscose) ! ! Castres !
! 18° !	! Gurs (B.P.) !	!

A N N E X E C.

LISTE DES DEPOTS DE MATERIEL IMPOSES POUR LE REGROUPEMENT ET LE
STOCKAGE DES MUNITIONS, ARMES ET MATERIELS EN EXECUTION DES
CLAUSE DE L'ARMISTICE.-

1°/ - Dépôts sous contrôle allemand pour les matériels situés
à l'Ouest et au Nord de la ligne définie par :

- le cours du Rhône jusqu'à Lyon inclus.
- Route Nationale n° 84 de Lyon à Bellegarde.

Ste-Livrade - poudrerie - Camp de Bias
Bergerac - poudrerie
Périgueux - quartier Dauménil - Carrière de St-Astier (Munitions)
Limoges - magasin d'artillerie
Neuvy-Pailloux - Parc d'Artillerie
Issoudun - Usine Pied Sellé et ancienne scierie
Roanne Mably - Entrepôt de réserve générale - Ateliers de cons-
tion.

Mâcon - Divers Etablissements.

2°/ - Dépôts sous contrôle Italien pour le matériel situé à l'Est
et au Sud de la Ligne définie ci-dessus.

Anncy
Montmélian ou Chambéry
Gap ou Tallard
Digne
Fréjus

A N N E X E D.

LISTE DES GARES DE LIVRAISON EN ZONE LIBRE POUR LES MATERIELS
ET MUNITIONS A LIVRER AU CONTROLE ALLEMAND. -

Région Militaire	Gare de livraison	Nature des Livraisons	Dépôt allemand correspondant en Z.O.	Observations
12° et 17° Rég.	Périgueux	Matériel et Munitions	Angoulême	
9° Rég.	Issoudun	A.L.V.F. et Munitions	Salbris	
9° Rég.	Issoudun	Matériel	Bourges	
7° et 13°	Mâcon	Matériel et Munitions	Dijon	

A N N E X E E

ETAT DES LIGNES S.N.C.F. DEPOSEES POUR CONSTRUCTION DE LA

LIGNE DE BOU ARFA A KENADZA AU 1er AOUT 1941

LIGNES DEPOSEES	Longueur Totale de Voie.	Tonnage (Théorique) y compris les tra- verses et le petit matériel
<u>Première étape (Programme de 163 Km)</u>		
Casseneuil-Castillonès	18, 012 Km	3.638 T.
St-Cannat - La Calade Eguilles	11, 729 Km	2.536, 689 T.
Saignon- St-Maime-Dauphin	31, 412 Km	6 474, 694 T.
Montrison - Grezieux-le-Fromental	5, 812 Km	1 165, 871 T.
La Chapelle-Laurent - St-Flour	21, 030 Km	4 580, 802 T.
St-Gengoux - Etiveau	2, 524 Km	520, 785 T.
St-Just-St-Rambert, Fraise-Unieux	8, 462 Km	1 826, 437 T.
Hauteffort - Terrasson	20, 476 Km	4.374 T.
Belvèze - Limoux	25 Km	5.602 T.
Carbaret - Mirepoix		
Uzès - Bourdic	7, 482 Km	1.555, 600 T.
Prouzet - Fontarèches	19, 176 Km	4 012, 676 T.
Condom-Castera - Verduzan	6 Km	1.474 T.
Stock matériel D.C.	2 Km	419 T.
<u>Deuxième étape (fourniture supplémentaire de 30 Km en D.C.)</u>		
Condom-Castera - Verduzan	13 Km	4.328 T.
Belvèze - Limoux	7 Km	1 568, 560 T.
Carbaret - Mirepoix		
Amélie-les-Bains - Arles S/Tech	3 Km	672, 250 T.
Stock matériel D.C.	7 Km	1 568, 560 T.
<u>Troisième étape fourniture supplémentaire de 4 Km compensation laissés sur Saignon- St-Maime-Dauphin pour la desserte des mines de Biabaux</u>		
Condom-Castera - Verduzan	4 Km	931 T.
<hr/>		
213, 115 Km		47 248, 925 T.

NOTA - A ces tonnages il faut ajouter 3.705 T. de traverses supplémentaires expédiées par la Région Sud - Ouest.

A N N E X E F

ETAT DES LIGNES DONT LA DEPOSE EST AUTORISEE LE 3 DECEMBRE
1941 EN VUE DE LA CONSTRUCTION DU MEDITERRANEE - NIGER.

Désignation des Lignes	Longueur Totale de Voies.	Observations
<u>1°/ Lignes à voie Unique.</u>		
Bricoude à Beaumont - Lauriat	3 Km	
Sommière à Gallargues	9 Km	
Gressieux le Fromental à Boisset le Cerizet	5 Km	
Bourdic à Nozière	11 Km	
Bussière Galant au Chalard	13 Km	
<u>2°/ Lignes à double voie à mettre à voie Unique.</u>		
Lons-le-Saunier à Chaussin	37 Km	
La Ferté Hauterive à Gannat	32 Km	
Le Cailar à Aimargues	2 Km	
Tassin à Charbonnières	2 Km	
Embrun à l'Argentière la Bessée	25 Km	
	139 Km	

A N N E X E H

RECAPITULATION DES FOURNITURES DE MATERIEL DE VOIE S.N.C.F.

AU MEDITERRANEE - NIGER

F I N 1942

P E R I O D E	TONNAGE EXPEDIE			Observations
	Traverses	Rails	Petit Materiel	
1ère Année du 24 Janvier 1941 au 24 Janvier 1942	25.350	15.668	5.305	
2ème Année du 24 Avril 1942 au 6 Nov. 1942	11.347	10.940	2.301	Vapeur " Ré- mois " à quel avec chargement à bprd
Totaux :	36.697	26.608	7.606	
A quai à Marseille prêt à être embarqué le 26 Novembre 1942	2.084	1.811	1.050	Transports suspendus à partir du 6/11
Stocké par S.N.C.F. le 26/11/42	157	380	244	

T A B L E A U N° 1

RECAPITULATION DES TRANSPORTS MASSIFS DE DEMOBILISES ET DE REFUGIES EFFECTUES AU 31 OCTOBRE 1940

PLANS DECAIDAIRES	Démobilisés Français		Réfugiés Français		Fonctionnaires et Cheminots Français (1)		Alsaciens	Lorrains		Réfugiés Belges		Réfugiés Luxembourgeois		Totaux	
	Nombre de trains	Nombre de Personnes	Nombre de trains	Nombre de Personnes	Nombre de trains	Nombre de Personnes	Nombre de Personnes	Nombre de trains	Nombre de Personnes	Nombre de trains	Nombre de Personnes	Nombre de trains	Nombre de Personnes	Nombre de trains	Nombre de Personnes
Du 12 au 20 Août 1940	60	77.000	72	86.400	38	45.600	21	16.800	17	8.500	58	72.000		266	306.300
Du 21 au 31 Août 1940	86	103.200	81	97.200	20	24.000	32	25.600	22	15.200	68	81.600	2	311	349.200
Du 1er au 10 Sep. "	81	97.200	65	78.000	6	7.200	27	21.600	12	9.600	50	60.000		241	273.600
Du 11 au 20 Sep. "	33	39.600	89	106.800	-	-	0	0	-	-	18	21.600		170	192.000
Du 21 au 30 Sep. "	16	19.200	111	133.200			47	37.600			14	16.800		188	206.800
Du 1er au 10 Octo "	9	10.800	65	78.000			39	31.200	9	7.200				122	127.200
Du 11 au 20 Octo. "	4	4.800	26	31.200			25	20.000	2	1.600				57	57.600
Du 21 au 31 Octo. "	4	4.800	31	37.200			6	4.800						41	46.800
	293	356.600	540	648.000	64	76.800	227	181.600	62	42.100	208	252.000	2	1396	1.559.500
Transports exécutés antérieurement au 12 Août	122	146.400	170	204.000	219	262.800	25	20.000	18	9.000	46	55.200	9	609	708.200
Récapitulation des transports exécutés au 31 Octo.	415	503.000	710	852.000	283	339.600	252	201.600	80	51.100	254	307.200	11	2005	2.267.700

(1) Un courant de 3 marches transitant par Vierzon est spécialisé à ces transports jusqu'au 25 Août, date à partir de laquelle les derniers transports sont inclus dans le programme décaidaire de rapatriement des réfugiés.

NOTICE EXPLICATIVE ANNEXE AU TABLEAU N°1

Plan décadaire du 12 au 20 Août 1940

Pour cette période, les rapatriements de réfugiés Belges sont réglés par programmes journaliers, par suite du transfert à Vichy de la Commission Centrale.

Sur les 266 trains ayant circulé, 38 transportant des cheminots et des fonctionnaires ont été mis en marche en plus de ceux prévus au plan.

Plan décadaire du 21 au 31 Août 1940.

Le plan est établi sur la base de 25 trains par jour.

26 marches spéciales dont 8 par Chalon S/Saône, 4 par Moulins, 12 par Vierzon et 2 par Orthez ou Langon sont utilisables. Le 29/8, le nombre des marches spéciales est augmenté de 13 pour les rapatriements d'Alsaciens-Lorrains, dont 5 marches en provenance de la zone occupée.

311 trains ont circulé dont 22 en plus du programme (20 trains de fonctionnaires et de cheminots et 2 de réfugiés Luxembourgeois) 5 trains ont été supprimés. Les rapatriements de Luxembourgeois sont terminés.

Plan décadaire du 1er au 10 Septembre 1940.

Plan rectifié le 24 Août pour tenir compte de ce que 9 marches supplémentaires sont prévues pour les réfugiés Alsaciens-Lorrains, puis il est refondu en entier pour les raisons énumérées ci-après : le 26 Août changement de l'affectation de 8 trains de réfugiés Belges, et création de 3 nouvelles marches au départ de la région de Montpellier, le 1er Septembre, création de 20 nouvelles marches pour les démobilisés.

Le nouveau plan décadaire est établi sur la base de 34 trains par jour. Puis un programme de 59 trains supplémentaires est établi pour la période du 6 au 10 Septembre. Par suite de la création des indices allemands à partir du 2 Septembre et de l'interdiction faite par les autorités d'occupation d'utiliser certaines marches, de nombreux trains sont retenus à la ligne de démarcation ou garés en cours de route. C'est ainsi que sur 417 trains prévus au programme, 241 seulement sont réellement passés.

Les transports de rapatriement de fonctionnaires et de cheminots repliés sont terminés.

Plan décadaire du 11 au 20 Septembre 1940.

Plan établi sur la base de 56 marches journalières. Sur l'ordre de W.V.D. de Paris sont supprimés :

- du 11 au 15 Septembre, tous les trains de Lorrains et 16 trains d'Alsaciens.
- du 10 au 12 Septembre, tous les trains de Belges sont suspendus et ne sont autorisés qu'à partir du 13/Septembre à raison de 3 trains par jour.
- à partir du 11 Septembre, tous les trains de rapatriement devant franchir la ligne de démarcation entre 19 heures et 7 heures, ce qui réduit le nombre des marches à 24 par jour.

Ces nombreux changements rendent difficile l'exécution du programme et provoquent de nombreux décalagés. En définition, sur 291 trains prévus au programme, 166 sont supprimés, 47 ont lieu en plus du programme et 22 doivent être reportés à la décade suivante.

Plan décadaire du 21 au 30 Septembre 1940.

Plan établi sur la base de 29 trains journaliers.

Le 17 Septembre un programme supplémentaire de 10 trains de démobilisés y est ajouté sur demande de l'Etat-Major de l'Armée.

Des marches disponibles de démobilisés sont utilisés pour les transports de réfugiés mais les restrictions imposées pour le transit de Vierzon (7 trains par jour au maximum) sont de nature à prolonger les rapatriements.

La W.V.D. Paris retarde de 48 heures la mise en marche des trains de réfugiés Belges. En résumé : 233 trains sont prévus au programme, 45 trains sont supprimés dont 32 par les Préfectures pour défaut d'éléments et difficultés de rassemblement des réfugiés.

Le rapatriement des Réfugiés Belges est terminé.

Plan décadaire du 1er au 10 Octobre 1940.

Plan établi sur la base de 29 trains journaliers.

Il ne comporte plus que quelques trains de démobilisés au départ de la 15^e Division Militaire (Marseille) pour les démobilisés d'outre mer, et les derniers trains de Lorrains, dont le W.V.D. de Paris autorise la reprise à partir du 2 Octobre à la cadence d'un seul train par jour.

Sur 195 prévus au programme, 73 sont supprimés, parmi lesquels 4 trains d'Alsaciens ont été garés pendant 24 heures par suite d'un décalage dans l'attribution des indices par les Autorités d'occupation, les 69 autres trains ayant été supprimés pour défaut d'éléments (réfugiés)

Plan décadaire du 11 au 20 Octobre 1940.

Plan établi en tenant compte du ramassage des petits groupes de réfugiés restant à rapatrier.

L'exécution du programme présente quelques difficultés par suite des ramassages prévus

Le rapatriement des Lorrains est terminé.

Sur 90 trains prévus, 33 sont supprimés.

Plan décadaire du 21 au 31 Octobre 1940.

Plan terminant momentanément le rapatriement des réfugiés par trains complets, les Autorités d'occupation n'admettant plus la mise en marche de ces trains à partir du 1er Novembre 1940, ni le franchissement de la ligne de démarcation après 18 heures.

Sur 49 trains prévus au programme, 8 sont supprimés.

T A B L E A U N°2

RAPATRIEMENT DES REFUGIES DE ZONE NON OCCUPEE
SUR LA ZONE OCCUPEE AUTORISEE

PERIODE DU 1er NOVEMBRE 1940 au 31 DECEMBRE 1940

PERIODES	via Chalon		via Moulins		via Vierzon		via Langon		Total des Voitures	Total des Réfugiés
	Nombre de Voitures	Nombre de Réfugiés								
Du 1er au 10 Nov.			2	160	1	80			3	240
Du 11 au 20 Nov.	2	122	11	756	9	545	4	140	26	1563
Du 21 au 30 Nov.			25	1.769	4	288	7	378	36	2.435
Du 1er au 15 Déc.			21	1.610	2	68	4	227	27	1.905
Du 15 au 31 Déc.			0		0					
	2	122	59	4.295	16	981	15	745	92	6.143

NO T I C E E X P L I C A T I V E

Période du 1er au 10 Novembre 1940.

Ce programme établi pour la période du 5 au 10 Novembre n'est exécuté que partiellement à la suite d'instructions contradictoires reçues de la Direction des Réfugiés et du Service Central du Mouvement. Sur 25 voitures prévues au programme 3 seulement ont été mises en marche, les rapatriements ayant été suspendus le 7/11.

Période du 11 au 20 Novembre 1940.

Le rapatriement est repris le 14/11. A Chalon, les Autorités d'occupation refoulent les voitures du 15/11, déclarant être sans instructions. Ces voitures passent le 16/11, mais celles du 17 sont à nouveau refusées. L'attention de la Direction des Réfugiés est appelée sur la mauvaise utilisation de certaines voitures. Sur 65 voitures prévues au programme, 39 sont supprimées.

Période du 21 au 30 Novembre 1940

En raison des difficultés qui se sont produites à Chalon, le S.C.M. suspend temporairement l'incorporation d'une voiture spécialisée aux trains 52 et 102. Des difficultés se produisent à Vierzon; la voiture spécialisée du train 1004 du 22/11 est refoulée. Cette voiture est rétablie le 24/11 par ordre du Service Central du Mouvement. La voiture du 26/11 est aussi refoulée ainsi que celle du 29. Le Service Central du Mouvement intervient alors auprès de l'E.B.D. Paris-Sud. Sur 65 voitures au programme, 29 sont supprimées.

Période du 1er au 15 Décembre 1940.

Les acheminements par le transit de Chalon ne figurent plus au programme en raison du refus des Autorités Allemandes. Ces acheminements sont reportés sur le transit de Moulins. D'autre part, une partie des voitures transitant par Vierzon est reportée sur Langon, mais les Autorités de Contrôle n'ayant pas reçu d'instructions s'opposent au passage de ces voitures dont un grand nombre sont refoulées. La situation est la suivante :

A Langon suspension du 5 au 8/12. La voiture du 9/12 passe, puis arrêt complet à partir du 13/12.

A Vierzon, la voiture du train 1004 est refoulée à partir du 3/12, Puis le Service Central du Mouvement suspend l'application du programme à ce transit.

A Moulins, arrêt complet à partir du 9/12

A Chalon S/Saône suspension maintenue.

L'intervention du Service Central du Mouvement auprès des Autorités Allemandes pour faire reprendre le programme étant restée sans effet, le programme cesse d'être appliqué, à partir du 12/12.

Sur 65 voitures prévues, 27 seulement ont circulé.

T A B L E A U N° 3

RAPATRIEMENT DES REFUGIES DE Z.N.O. SUR Z.O.A.

PERIODE DU 26 MAI 1941 AU 10 AVRIL 1942

DATES	TRAINS COMPLETS				VOITURES SPECIALISEES					TOTAL des REFUGIES		
	Nombre de trains	via Cha-lon	via Mou-lins	via Vier-zon	Nombre de Réfugiés	Nombre de Voitures	via Cha-lon	via Mou-lins	via Vier-zon		via Lan-çon	Nombre de Réfugiés
Mai 1941	1		1		960							960
Juin "	5	3	1	1	4.820	6	3	2	1		480	5.300
Juillet "	5	3	1	1	4.800	20	5	1	10	4	1.600	6.400
Août "	3	1	1	1	2.800	3	1		2		240	3.040
Septembre "	8	3		5	7.600	16	1	8	5	1	1.280	8.880
Octobre "	8	2	1	5	8.000	29	2	8	8	11	2.320	10.320
Novembre "	8	3		5	8.000	41	5	2	26	6	3.280	11.280
Décembre "	2	2			2.000	22	6	3	13	2	1.760	3.760
Janvier 1942						4	2		2		320	320
Février "						18	2	4	12		1.440	1.440
Mars "						5	4		1		400	400
Avril "	6	2	1	3	6.000							6.000
	<u>46</u>	<u>19</u>	<u>6</u>	<u>21</u>	<u>44.980</u>	<u>164</u>	<u>31</u>	<u>28</u>	<u>90</u>	<u>22</u>	<u>13.120</u>	<u>58.100</u>
										1	Monpont	
										2	Orthez	

T A B L E A U N° 4

RAPA TRIEMENT DES REFUGIES DE Z.N.O. SUR Z.O.R.

PERIODE DU 24 AVRIL AU 31 DECEMBRE 1942

DATES	TRA IN S COMPLETS				VOITURES SPECIALISEES				TOTAL des REFUGIES		
	Nombre de trains	via Cha-lon	via Mou-lins	via Vierzon Réfugiés	Nombre de Voitures	via Cha-lon	via Mou-lins	via Vierzon Réfugiés			
Avril 1942	4	2	I	I	3.370	2		2	160	3.530	
Mai "	10	5		5	8.150	9	3		6	540	8.690
Juin "	-	-	-	-	-	19	5	4	10	1.520	1.520
Juillet "	-	-	-	-	-	33	8	6	19	2.640	2.640
Août "	1	1			1.250	20	2	3	15	1.200	2.450
Septembre "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Octobre "	2	2			2.360	-	-	-	-	-	2.360
Novembre "	3	2		I	3.330	-	-	-	-	-	3.330
Décembre "	3	2		I	3.640	2			2	160	3.800
	23	14	I	8	22.100	85	18	13	54	6.220	28.320
		46					170				

T A B L E A U N° 5

RELEVÉ DES TRANSPORTS D'ORGANES ET SERVICES DES MINISTÈRES

RAPATRIÉS EN ZONE OCCUPEE

<u>DA TE</u>	<u>NATURE DU TRANSPORT</u>	<u>PROVENANCE</u>	<u>POINT DE TRANSIT</u>	<u>NOMBRE DE TRAINS</u>
3/7/40	Agents des P.T.T.	Toulouse	Vierzon	1
28/8/40	Cies de Sapeurs de Chemin de Fer n° 558 et 559	Niversac et Rivesaltes	Vierzon	3
28/8/40	Cie de Sapeurs Mineurs n° 1-2	Castelsarrazin	Vierzon	2
1er/9/40	Cie de Sapeurs Mineurs n° 3	Ruffec Avignon	Chalon sur Saône	1
27/9/40	Ministère Agriculture	Vichy	Moulins	60 personnes
15/2/41	Sapeurs Télégraphistes	Avignon	Chalon sur Saône	1
12-15 et 16/10/41	3 Eléments de Gendarmerie pour Z.O.R Nancy	Montpellier Nice et Marseille	Chalon sur Saône	174 Gendarmes
28/4/42	Douaniers pour le Nord	Nice Sète Marseille Lyon	Chalon sur Saône	158 personnes
5/5/42	Service Central des Constructions	Montauban	Vierzon	100 personnes
9/5/42	Douaniers pour le Nord	Perpignan Toulouse	Vierzon	110 personnes
29 et 30 Juin 1942	Personnel du Conseil d'Etat	Royat	Moulins	72 personnes
12/8/42	Fonctionnaires du Ministère de l'Intérieur	Vichy	Moulins	52 personnes
17/9/42	Fonctionnaires du Secrétariat d'Etat à la Guerre	Châteauroux	Vierzon	7 personnes

T A B L E A U N°6

DEMOBILISES

PERIODE DU 1er OCTOBRE 1940 AU 31 DECEMBRE 1942

<u>MOIS</u>	<u>DEMOBILISES D'OUTRE MER</u>		<u>CLASSES 1938 - 1939</u>	<u>ALSACIENS - LORRAINS</u> <u>des classes 1938/39/40</u>
	<u>SANITAIRES Ex-PRISONNIERS</u>	<u>Zone Occupée Réservee</u>		
	<u>Par trains</u>	<u>Par Voitures</u>		
	<u>spéciaux</u>	<u>spécialisées</u>	<u>par trains spéciaux</u>	<u>par trains spéciaux</u>
<u>1940</u>				
Octobre	15.600	(1)		
Novembre	9.600	(1)		
Décembre	<u>10.800</u>	(1)	<u>813</u>	<u>4.987</u>
Totaux=	36.000		813	4.987
<u>1941</u>				
Janvier	3.600	1.060	946	
Février	2.400	455		
Mars	4.000	3.450	1.822	
Avril	6.000	2.900	1.475	
Mai	4.000	2.843	2.312	
Juin	2.284	2.679	1.532	
Juillet	2.360	5.146		
Août	2.633	2.924		
Septembre	1.596	2.671		
Octobre	2.913	2.646	2.987	
Novembre	588	2.065	1.482	
Décembre	<u>2.922</u>	<u>3.657</u>		
Totaux=	35.296	32.496	12.556	
<u>1942</u>				
Janvier	2.150	4.046		
Février		3.276		
Mars	805	2.101		
Avril	2.136	1.609	1.985	
Mai	558	1.944		
Juin		2.052		
Juillet	2.062	795		
Août	3.100	632		
Septembre	1.134	1.617	779	
Octobre	2.534	791	2.634	
Novembre	979	425	6.478	
Décembre	<u>630</u>	<u>863</u>		
Totaux=	16.088	20.151	11.876	
Report 1940	<u>36.000</u>		813	
1941	<u>35.296</u>	<u>32.496</u>	<u>12.556</u>	<u>4.987</u>
	87.384	52.647	25.245	4.987

(1) Les effectifs transportés sont décomptés globalement avec les voitures de réfugiés et les trains spéciaux de démobilisés d'Outre Mer.

T A B L E A U N° 7

RAPATRIEMENT DE PRISONNIERS BLESSES OU MALADES

DATES	! via la Suisse !		! Blessés et Malades !		! Blessés et Malades ra- !		! Réformés ou inaptes !			
	trains	Effectifs	Rapatriés sur Z.N.O.	Effectifs	trains	voitures	Effectifs	trains	voitures	Effectifs
1940	(1)									
Octobre	3	12.667			2		1.300			
Novembre	9(2)	5.400			1		650			
Décembre	8	4.513								
Totaux=	20	12.580			3		1.950			
1941										
Janvier	6(3)	4.800			2	4	1.435			
Février	6	4.800	2	700						
Mars	5	2.380	12	7.852	1		650			
Avril			6	3.448	1	3	602			
Mai			4	1.746	2	2	1.339			
Juin			21	13.878	2		1.303			
Juillet			2	362	2		1.300			
août			8	1.340		2	96			
Septembre			6	1.981		1	72	5	2	2542
Octobre			4	1.116		4	186	5		1.821
Novembre			6	2.351		7	453			
Décembre			4	1.011		4	213			
Totaux=	17	11.980	75	35.785	10	27	7.649	10	2	4.363
1942										
Janvier			5	2.263				2	6	1.827
Février			1	344	1	3	988			
Mars						4	135	4		2.698
Avril			2	786		8	321			
Mai			7	1.662		16	820	1		1.000
Juin			4	797		3	124			
Juillet			5	886		3	165			
août			4	649		2	116			
Septembre			4	1.321		5	161			
Octobre			8	1.928		1	65		3	174
Novembre			5	885						
Décembre			3	970						
Totaux=			48	12.491	1	45	2.895	7	9	5.699
Report=1940	20	12.580			3		1.950			
Report=1941	17	11.980	75	35.785	10	27	7.649	10	2	4.363
Totaux Gén ^x	37	24.560	123	48.276	14	72	12.494	17	11	10.062

(1) trains en matériel C.E.F.

(2) 4 trains en matériel C.F.F.

(3) 3 trains en matériel C.F.F.

RAPATRIEMENT DE PRISONNIERS VALIDES

DATES	Personnel Sanitaire		Pères et Frères aînés de familles nombreuses		Anciens combattants de la guerre 1914 - 1918		
	Nombre de trains	Effectifs	Nombre de trains	Effectifs	Trains spéciaux	Voit.	Effectifs
<u>1941</u>							
Janvier							
Février	4	3.200					
Mars	2	800					
Avril							
Mai							
Juin			5	2.985		5	355
Juillet					5	8	4.558
Août					5		3.946
Septembre						1	48
Octobre							
Novembre			2	1.517	1		610
Décembre							
Totaux 1941	6	4.000	7	4.502	11	14	9.717
<u>1942</u>							
Janvier							
Février							
Mars			3	992			
Avril							
Mai							
Juin							
Juillet							
Août							
Septembre							
Octobre							
Novembre							
Décembre							
Totaux 1942			3	992			
Reports 1941	6	4.000	7	4.502	11	14	9.717
Totaux Généraux	6	4.000	10	5.494	11	14	9.717

Transports Rhône			Nord Africains et Indigènes Coloniaux		Relève			Internés en Suisse	
Trains Sp ^x .	Voit.	Effectifs	Trains spéciaux	Effectifs	Trains Sp ^x .	Voit.	Effectifs	Trains spéciaux	Effectifs
								27	16.551
								10	6.132
2	32	3.092							
3	14	2.305							
	1	12							
2	24	3.783	10	11.200					
7	71	9.192	10	11.200				37	22.683
	9	723	1	1.130					
	1	89			1		250		
					3		1.278		
					3		920		
					1		200		
					3	1	1.895		
	10	812	1	1.130	11	1	4.543		
7	71	9.192	10	11.200				37	22.683
7	81	10.004	11	12.330	11	1	4.543	37	22.683

T A B L E A U N° 9

RECAPITULATION DES TRANSPORTS D'EXPULSES ALSACIENS-LORRAINS

REFOULES SUR LA ZONE LIBRE

<u>PERIODE</u>	<u>Nombre de</u>		<u>EFFECTIF TRANSPORTE</u>	<u>DESTINATION DE REFUGE</u>
	<u>Convois</u>	<u>trains spéciaux</u>		
Août 1940 au 11-11-1940	29		15.000	
du 11-11-1940 au 21-11-1940	66	66	75.000	Hte-Vienne (7) Dordogne (61/2) Hé- rault (5) Lot et Garonne (5) Hte- Garonne (5) Tarn (4) Tarn et Garon- ne (4) Gers et Landes (4) Gard (3) Aude (3) Vaucluse (3) Corrèze (3) Bses Pyrénées (3) Ardèche (2) Avey- ron (2) Lot (2) Drôme (2) Htes-Py- rénées (2) Ariège (1) Isère (1) Puy- de-Dôme (1/2)
du 1er-12-1940 au 20-12-1940	24	12	9.221	Dordogne (1) Tarn et Garonne (1) Hte-Garonne (2) Vaucluse (1) Gers (1) Lot et Garonne (1) Htes-Pyrénées (1) Hérault (1)
du 10-1-1941 au 21-2-1941	11		939	Hérault Basses Pyrénées
du 5-3-1941 au 21-3-1941	4		309	Hautes-Pyrénées
du 2-4-1941 au 26-4-1941	11	6	5.558	Htes-Pyrénées (1/2) Rhône (6)
du 3-5-1941 au 24-5-1941	6	2	2.347	Rhône (2) Hte-Garonne
du 5-6-1941 au 4-10-1941	4		270	Hte-Garonne Dordogne
	<u>155</u>	<u>86</u>	<u>108.644</u>	

TRANSPORTS DE TROUPES

D A T E S	ARMÉE ARMISTICE		AUTRES TRANSPORTS A CARACTERE MILITAIRE		
	Mise en place Nombre de trains	Des garnisons !vers les camps! !et vice versa! !Nbre de trains!	A destination de Salonique Nombre de trains	Rapatriment Personnel Armée du Levant. Trains	Effectifs
<u>1.940</u>					
Août	39 (1)				
Septembre	54 (2)				
Octobre	5 (3)				
Novembre	6				
Décembre	2				
Totaux 1940	106				
<u>1941</u>					
Janvier	2				
Mai		11			
Juin	2 (4)	10	7 (5)		
Juillet		20	12 (6)		
Août	4	27		14	13.373
Septembre	5 (4)	23		16	17.526
Octobre	2 (4)	2			
Novembre	4 (4)	2			
Décembre	6 (4)	2			
Totaux 1941	29	97	19	30	30.899
<u>1942</u>					
Mai		21			
Juin		47			
Juillet		60			
Août		68			
Septembre		27			
Octobre		18			
Totaux 1942		241			
Totaux 1940	106				
Totaux 1941	29	97	19	30	30.899
Totaux Généraux	135	338	19	30	30.899

- (1) dont 11 à destination de l'Afrique du Nord, via Marseille
 (2) dont 32 - d° -
 (3) dont 1 - d° -
 (4) à destination de - d° -
 (5) transport " Alcibiade "
 (6) dont 6 transports " Périclès " et 7 transports " Héraclès "

T A B L E A U N° 11

RELEVÉ DES TRANSPORTS MILITAIRES DES GARNISONS VERS LES

CAMPS DE MANŒUVRES

Commencement du transport	Nature du Transports	Nombre! de ! trains!	Origine	Destination
1er Mai 1941	Troupes voyage du Maréchal	3	Montluçon	Brive Bellac St-Yrieix Périgueux
		1	Commentry	St-Gaudens Mirande Mon- tauban Le Blanc
26 Mai 1941	72° R.A. et 6° Bat ^{on} Génie	7	St-Amand Issoudin l'Isle Jourdain Le Blanc	La Courtine
21 et 24/6/4I	Eléments 9° D.M.	10	Garnison de la 9° D.M.	La Courtine
9 au 12/7/4I	Eléments 9° D.M.	12	La Courtine	Garnison de la 9° D.M.
22-7-1/8/4I	Eléments 12° D.M.	8	Garnison de la 12° D.M.	La Courtine
29/7/4I	153° R.I.A.	3	Grenoble	Lyon
4/8/4I	Batterie D.C.A. 245/404	1	Montpellier	Toulouse
6-8-25/8/4I	Relève Escadron de la Garde	5	Marmande, Varennes S/Al- lier, Rodez, Vichy	Vichy, Aire S/Adour, Varennes S/Allier, Nar- bonne, Marmande
20-25/8/4I	Musiques Militaires et Equipes Sportives	5	Marseille, Lyon, Cham- béry.	Vichy
16 au 21/8/4I	Eléments 12° D.M.	8	La Courtine	Garnison 12° D.M.
17 au 20/8/4I	Eléments 9° D.M.	2	Montmorillon, St-Amand	Laqueuille
2 et 5/9/4I	Eléments 17° D.M.	2	Auch	La Courtine
29/8/4I	Relève Escadron de la Garde	1	Vichy	Narbonne
24-25/8/4I	Batterie D.A.T.	2	Perpignan Lézignan	St-Chamond St-Etienne
2/9/4I	55° Rég ^t . d'Artillerie	10	La Courtine	Périgueux Limoges
30/8 et 3/9/4I	Eléments 12° D.M.	3	Marthon Le Dorat Limoges	Camps de la Fontaine du Berger
26/8/4I	22° Tirailleurs	1	Rivesaltes	Perpignan
8-9-12/9/4I	Eléments 12° D.M.	4	Garnison 12° D.M.	Camp de Caylus
9/9/4I	Batterie D.A.T.	1	Nîmes	Limoges
9/9/4I	Relève Escadron de la Garde	1	Vichy	Caussade
26/9/4I	153° R.I.A.	1	Marcilloles	Lyon
8/10/4I	Escadron de la Garde	1	St-Pourcain	St-Gaudens
31/10/4I	Relève de la Garde	1	Vichy	Limoges
8/11/4I	Relève de la Garde	1	Vichy	Mirande
19/11/4I	Relève de la Garde	1	Vichy	Bergerac
16/12/4I	Relève de la Garde	1	Vichy	Montluçon
23/12/4I	Relève de la Garde	1	Vichy	St-Amand
7/5 au 30/6/42	Eléments de la 9° D.M.	11	Garnison de la 9° D.M.	Camps de Bourg Lastic
		11	! Aller et Retour!	!

12 au 17/5/42	Eléments 17° D.M.	4	Garnison de la 17° D.M.	Camp de Rivesaltes
7 et 12/6/42	- d°-	4	Aller et Retour	
26/5/42	24° Régiment d'Artillerie	4	- d°-	Camp de La Courtine
9 et 11/6/42	- d°-	4	Aller et Retour	
20 au 23/5/42	Eléments 17° D.M.	11	Camp de La Courtine	Garnison de la 17° DM
6/6/42	Ecoles St-Cyr et St-Maixent	2	Marseille	Issoire
31/5/42	Eléments 12° D.M.	2	Camp de Caylus	Bergerac Confolens
31/5/42	- d°-	8	Garnison 12° D.M.	Camp de La Courtine
6 au 10/6/42	35° Rég ^{t.} d'Artillerie	3	La Courtine	Périgueux
9/6/42	1er Bat ^{on} du Génie	1	- d°-	Bergerac
11/6/42	5° Rég ^{t.} Infanterie	2	Cahors	St-Etienne
22/6/42	61° Rég ^{t.} d'Artillerie	1	La Valbonne	Camp des Garrigues
20/6/42				(Nîmes)
9/7/42	2° Rég ^{t.} Artillerie	3	- d°-	Rumilly
10 au 16/7	8° Dragon	3	St-Antonin	Issoire St-Etienne
			Caussade Aurillac	
8 au 11/7	Eléments 12° D.M.	8	Camp de La Courtine	Garnison 12° D.M.
11/7/42	Ecole St-Cyr et St-Maixent	2	- d°-	Aix en Provence
16/7/42	Ecole d'Artillerie	1	Nîmes	Camp du Larzac
16/7/42	Eléments de la 9° D.M.	17	Garnison 9° D.M.	Camp de La Courtine
1 au 16/7/42	Ecole d'Artillerie	1	l'Hospitalet	Nîmes
25/7/42	152° R.I.	3	Camp de Caylus	Montluçon
30/7/42	72° R.I.	3	St-Amand Issoudun	La Courtine
31/7/42			Le Blanc	
23/7/42	lère brigade de Cavalerie	7	Vienne Nîmes	l'Hospitalet du Larzac
31/7/ et 2/8/42	51° RI et 3° Dragon	5	Vernet les Bains	Garnison 16° D.M.
20/8/42	Unités de la 12° D.M.	3	Laqueuille	Garnison de la 12° DM
27-28/7/42	Unités de la 15° D.M.	7	Garnison de la 15° DM	La Brillanne Oraison
10/8/42	Unités de la 12° D.M.	3	Garnison de la 12° DM	Royat Chamalière
5/8/42:	1er Bat ^{on} du Génie	1	Bergerac	Avignon
7/8/42	Unités de la 12° D.M.	3	Royat Chamalière	Garnison de la 12° DM
8/8/42	lère Brigade de Cavalerie	8	Camp du Larzac	Nîmes Vienne
13-29/8/42	Unités de la 9° D.M.	23	La Courtine	Garnison de la 9° DM
21-29-30/8/42	Unités de la 15° D.M.	6	Volx Sisteron	Garnison de la 15° DM
8 au 11/8/42	Unités de la 16° D.M.	15	Garnison 16° D.M.	Camp du Larzac
20/8/42	Unités de la 12° D.M.	4	Laqueuille	Garnison de la 12° DM
1/8/42	Unités de la 9° D.M.	2	St-Amand Montrond	Clermont-Ferrand
4/8/42	Unités de la 12° D.M.	2	Châteauroux	
8/8/42	1er Bat ^{on} Génie	1	Laqueuille	Limoges Roumazières
11/8/42	Unités de la 9° D.M.	2	Avignon	Bergerac
15/8/42	- d°-	3	Bourg Lastic	Loches
30/8/42	- d°-	3	Garnison de la 9° D.M.	Camp de Bourg Lastic
15/9/42	- d°-	2	Camp de Bourg Lastic	Garnison de la 9° DM
10/9/42	Unités de la 16° D.M.	8	Clermont-Ferrand	- d°-
8-10/9/42	Unités de la 12° D.M.	4	l'Hospitalet du Larzac	Garnison de la 16° DM
1er au 8/10/42	Unités de la 13° D.M.	16	Garnison 12° D.M.	Corrèze Uzerche
25/10/42	Armée de l'Air	2	La Courtine	Clermont-Ferrand
15/9/42	Unités de la 9° D.M.	2	Châteauroux	St-Louis les
				Aygalades
			Garnison de la 9° D.M.	Clermont-Fd

T A B L E A U N° 12

TRANSPORTS MILITAIRES (Troupe-Matériel-Essence) DE
ZONE NON OCCUPEE sur SALONIQUE et RETOUR via CHALON
sur SAONE

TRANSPORTS à L'ALLER DE Z.N.O. sur SALONIQUE via
CHALON sur SAONE

DATE	! Numéro ! de ! l'indice!	Nature du Transport et composition du trains	! Gare de Départ à ! l'aller ! Gare d'Arrivée au ! retour	! Observations
A/- <u>Transports</u> " <u>ALCIBIADE</u> "				
12/6	! A.I01	! 35 Wagons	! Avignon	!
13/6	! A.I02	! 35 "	! Nîmes	!
14/6	! A.I03	! 32 "	! Montpellier	!
15/6	! A.I04	! 49 "	! Lyon-Guillotière	!
16/6	! A.I05	! 49 "	! - d°-	!
17/6	! A.I06	! 42 "	! Clermont-Ferrand	!
18/6	! A.I07	! 47 "	! Lyon-Guillotière	!
B/ - <u>Transports</u> " <u>PERICLES</u> " (P)				
27/6	! P.I01	! Troupes et Matériel ! 38 Wagons { 15 wagons ! 8 wagons ! 8 wagons ! 9 wagons	! Fréjus ! Arles ! Toulon ! Perpignan	!
2/7	! P.I02	! Troupes et Matériel ! 30 wagons	! Marseille-Arenc ! - d°-	!
3/7	! P.I03	! Troupes et Matériel ! 28 wagons	! - d°-	!
6/7	! P.I04	! Troupes et Matériel ! 31 wagons	! - d°-	!
7/7	! P.I05	! Troupes et Matériel ! 30 wagons ! 5 wagons	! - d°- ! Lyon-Guillotière	!
C/ - <u>Transports</u> " <u>PERICLES</u> " (H)				
4/7	! H.I01	! Essence 25 wagon	! Toulon	!
5/7	! H.I02	! " 37 "	! Portst-Louis du Rhône	!
6/7	! H.I03	! " 37 "	! d'Agen à Orange	! Retour à Port St-Louis
7/7	! H.I04	! " 37 "	! Agen	!
8/7	! H.I06	! " 37 "	! Port St-Louis du Rhône	!
9/7	! H.I07	! " 37 "	! Agen	!
16/9	! H.118	! " 25 "	! Toulon	! Rétenu et garé à
!	!	! Matériel 2 wagons	! de Lyon-Guillotière	! Chalon sur Saône
!	!	!	!	!

T A B L E A U N° 12 bis

TRANSPORTS MILITAIRES (Troupes-Matériel-Essence)
DE ZONE NON OCCUPEE sur SALONIQUE et RETOUR via
CHALON sur SAONE

II.- TRANSPORTS AU RETOUR sur Z.N.O. via
CHALON sur SAONE

DATE	! Numéro de ! l'indice!	Nature du Transport et Composition du train	! Gare de départ à l'aller! ! Gare d'arrivée au retour!	! Observations
11/7	H.I07	Essence 37 Wagons	Port St-Louis du Rhône	H.I07
12/7	I94.45I	" 37 "	- d°-	H.I06
12/7	I94.360	" 37 "	- d°-	H.I04
13/7		" 37 "	- d°-	H.I02
13/7		Troupe 620 H. escortés	Marseille	P.I03 P.I05
13/7		Matériel 45 Wagons	- d°-	- d°-
14/7		Troupe et Matériel	- d°-	P.I04
30/7	347.000	" 20 W. (12	Montpellier	
		{ 3	Leyment	
		{ 4	Miramas	
		{ 1	Toulon	
31/7	347.001	Troupe et Matériel		
		15 W. (6	Clermont-Ferrand	
		{ 9	Limoges	
1/8	347.002	Troupe et Matériel 32 W.	Nîmes (24	
			Toulon (8	
1/8	347.003	- d°- 30 W.	Marseille (25	
			Neuvy-Pailloux (5	
1/8	347.004	- d°- 31 W.	Marseille	
2/8	347.005	- d°- 30 W.	Toulon	
3/8	347.006	- d°- 25 W.	Lyon (21	
			Toulon (4	
16/8		Matériel 25 Wagons	Toulon	
19/8	695.013	Matériel 21 Wagons	Toulon	

T A B L E A U N° 13

RAPATRIEMENT DU PERSONNEL CIVIL ET MILITAIRE DU LEVANT ET
DE LEURS FAMILLES (35.000)

DATES	PERSONNEL MILITAIRE				Personnel Civil		DESTINATION
	Officiers	S/Offi.	Troupe	Total	Familles	Civils	
13/8 Convoi Z	193	357	2.922	3.472	230	28	5 trains - Nîmes, Cassis, Rivesaltes, Fréjus, La Seyne, Pau
23/8 Convoi A	186	624	3.662	4.472	438	32	4 trains (n° 2 Tarbes, n° 29 Cassis, n° 24 Fréjus, n° 6 Pau)
30/8 Convoi B	147	355	3.662	4.164	322	215	5 trains (n° 2 Privas, Rivesaltes, n° 17 A. Fréjus, St-Raphaël, n° 63 I A. - d°, n° 17 B. - d°, n° 63 I B. - d°)
5/9 Convoi C	257	757	2.719	3.733	321		4 trains (2.A. - Toulouse, 1.A. - Chambéry, 5.R. - Rivesaltes, 1.S. - Pau)
10/9 Convoi Z	177	211	2.145	2.533	514		3 trains (19.T. - Rivesaltes, Pau, Tarbes, 1.A. - Istres, Salon, 33.G. - Montélimar)
11/9	11	226	1.598	1.835			2 trains (St-Raphaël, St-Raphaël et Puget sur Argens)
14/9 Convoi AZ	288	1.114	2.739	4.141	781		5 trains (7 Pau)
19/9	77	595	1.679	2.351	303	116	2 trains (1 Fréjus)
20/9						276	tr. Commerciaux sur Lourdes
21/9						50	pour Uriage
"						58	pour Nice
	1.336	4.239	21.126	26.701	2.909	775	
						3.684	
				26701			

T A B L E A U N° 14

RELEVÉ DES TRANSPORTS " GAMMA " et " DELTA "

1° Transports " GAMMA "

n° du Transport	Dates	Nombre de Trains	Nombre de Wagons	OBSERVATIONS
1	21/22 1	1	40W - 523T	Ret. 1 ^h 13 pour " Difficultés de réception à Marseille Blancarde et Marseille-Arenc "
2	23/24 1	1	30W - 531T	Ret. 1 ^h 35 pour " Difficultés de réception à Marseille-Arenc "
3	6/7-2	1	40W - 560T	Ret. 3 ^h 49 suite déraillement de 8 W. du train le 6/2 à 22 h.38 au cours du garage à Cannes-la-Bocca- 17 W. ont été avariés et retirés du train. - 7 W. contenant 8 camion - 1 W. huile dirigés sur Marseille où ils sont arrivés le 11/2 à 3.55 - 7 W. chargés de camions avariés, retournés le 11/2 sur la gare d'origine
<u>2° Transports " DELTA "</u>				
1	19/20 1	1	31W - 845T	Ret. 2 ^h 08 à Marseille pour garage et difficultés de réception à Marseille-Arenc
2	20/21 1	1	36W.- 911T	Ret. 2 ^h 22 pour " Marche lente, Garage, échange de machine "
3	5/6-2	1	28W.- 719T	Ret. 4 ^h 53 pour " Incident de frein, marche lente, préparation de la machine et garage "
4	6/7-2	1	34W.- 823T	Ret. 1 ^h 32 pour " garage "
5	7-2	1	40W.- 970T	Ret. 2 ^h 07 " conséquence déraillement à Cannes-la-Bocca, marche lente, garage et difficultés de réception à Marseille-Arenc "

T A B L E A U N° 15

RELEVÉ DES TRANSPORTS DE MISE EN PLACE DES
CHANTIERS DE LA JEUNESSE

N° du Groupement	Nombre de trains	Gare de Départ	Gare Destinataire	Date des Transports
1	3	Laroche, Meyzargues	Lapeyrouse	Octobre 1940
		Nîmes, Avignon		
3	6	Montignac, Mussidan	Bourg, La Cluse, Tenay,	Septembre 1940
		Périgueux, Bellac	Simandre	
4	1	Le Puy, Monistrol,	Cormatin	Septembre 1940
		Retournac, A lbi,		
		Roanne		
6	4	Uzerche, Drujeac	Marvejols	- d°-
		Aurillac		
8	3	Châteauneuf	Crotenay	- d°-
10	2	Coarrage Nay	Voreppe	- d°-
11	9	Oloron Ste-Marie	Bourg d'Oisan, Grenoble	Septembre Octobre 1940
			St-Nizier	
12	3	Coarrage Nay	Voreppe Grenoble	Septembre 1940
13	6	La Bastide d'Arma-	Cavaillon	- d°-
		gnac, Casteljaloux,		
		Oloron Ste-Marie		
19	1	Caussade	Aguessac	- d°-
20	3	Brens, La Rivière,	Egletons	Septembre Octobre 1940
		Périgueux		
21	4	Aubiet, Auch,	St-Germain l'Espinasse	Septembre 1940
		Gremont		
22	4	Estaffort, Nérac,	Bourg Lastic	Août Septembre 1940
		Jarnac		
27	5	Lourdes, Oloron Ste-	Voreppe	Septembre Octobre 1940
		Marie, Cahors, Coar-		
		rage nay, Ossum		
30	4	Marthon Villeneuve	Ruffec le Château	- d°-
			St-Gaudens	
33	6	Marseille, Vers	Nyons	Septembre 1940
35	5	Laruns, Casteljaloux	Mazamet, La Bruglière	- d°-
		Laruns, La Bastide		
		Verdun, S/Garonne		
36	1	Verdun S/Garonne	Casteljaloux	- d°-
37	1	Villeneuve S/Tarn	Gap	- d°-
Cadres et dépôts	7 78	Diverses	Diverses	Août Septembre Octobre 1940

T A B L E A U N°16

RELEVÉ DES TRANSPORTS MASSIFS DE JEUNES LIBERES

DES CHANTIERS DE LA JEUNESSE

PERIODE	Z.O. via Chalon S/S.		Z.O. via Moulins ou Verzen		Z.O. via Langon ou Monpont		Z.N.O.		TOTAL	
	trains	Effec.	trains	Effec.	trains	effectifs	trains	Effectifs	trains	effectifs
1er Eche- lon	15	16.600	11	11.800	6	5.400		3.500	32	37.300
2ème Eche- lon	2	4.400	2	1.550	1	1.910	18	28.000	23	35.860
3ème Eche- lon	1	600		350		250			1	1.200
	18	31.600	13	13.700	7	7.560	18	31.500	56	74.360

T A B L E A U N° 17

PERMISSIONNAIRES DE LA MARINE

Mois	Lieu de départ	T R A N S I T					Effectifs transportés
		CHA-LON	MOU-LINS	VIER-ZON	MON-PONT	LAN-GON	
<u>1°/ Par voitures spécialisées</u>							
<u>ANNEE 1941</u>							
Mars	Toulon	3					198
Avril	Marseille	3					200
Mai	Toulon	1				1	200
Juin	Toulon	2					200
Juillet	Toulon	2					200
Août	Marseille	1					83
	Toulon	1					200
Septembre	Toulon	2					200
Octobre	Toulon	1				1	200
Novembre	Toulon	3					203
Décembre							
		19				2	1.884
<u>ANNEE 1942</u>							
Néant							
<u>2°/ Par trains complets</u>							
<u>ANNEE 1941</u>							
Décembre	Toulon	1				1	1.361
<u>ANNEE 1942</u>							
Janvier	Toulon	1				1	2.000
Février	Toulon	1				1	2.000
Mars	Toulon	1				1	2.000
Avril	Toulon	1				1	2.000
Mai	Toulon	1				1	2.000
Juin	Toulon	1				1	2.000
Juillet	Toulon	1				1	2.000
Août	La Seyne	1				1	2.000
Septembre	La Seyne	1				1	2.000
Octobre	La Seyne	1				1	2.000
		10				10	20.000

PERMISSIONNAIRES DES ARMEES TERRE ET AIR

Mois	Lieu de départ	T R A N S I T					Effectifs transportés
		Cha-lon	Mou-lins	Vier-zon	Mon-pont	Lan-gon	
<u>1°/ Par voitures spécialisées</u>							
<u>ANNEE 1941</u>							
Juillet	Macon, St. Germain, Chateauroux, Périgueux, Agen	98	84	92	45	17	336
Août	-d°-	142	47	69	25	38	321
Septembre	-d°-	202	70	86	27	61	446
Octobre	-d°-	148	57	105	17	45	372
Novembre	-d°-	121	85	115	29	32	382
Décembre	-d°-	91	99	180	32	28	430
					98	109	207
		802	442	647	273	330	2.494
<u>ANNEE 1942</u>							
Janvier	Périgueux, Agen				205	150	355
Février	-d°-				185	260	445
Mars	Limoges, Agen				134	142	276
Avril	Périgueux, Agen				140	145	285
Mai	Limoges, Toulouse				115	200	315
Juin	Limoges, Agen				155	170	325
Juillet	Périgueux, Agen				142	197	339
Août	-d°-				82	176	258
Septembre	Limoges, Agen				121	158	279
Octobre	Périgueux, Agen, Clermont		104		107	154	365
Novembre	-d°-		113		91	211	415
			217		1477	1963	3657

T R A N S I T							
Mois	Lieu de départ	Cha-lon	Mou-lins	Vier-zon	Mon-pont	Lan-gon	Effectifs transportés
2°/ Par trains complets							
<u>ANNEE 1941</u>							
!Décembre	!Sathonay,	! 1	! 1	! 1			! 1.747
	!Clermont,						
	!Chateauroux						
		! 1	! 1	! 1			! 1.747
<u>ANNEE 1942</u>							
!Janvier	!Sathonay,	! 1	! 1	! 1			! 2.060
	!Clermont,						
	!Limoges						
!Février	! -d°-	! 1	! 1	! 1			! 2.430
!Mars	! -d°-	! 1	! 1	! 1			! 1.822
!Avril	! -d°-	! 1	! 1	! 1			! 2.095
!Mai	! -g°-	! 1	! 1	! 1			! 2.100
!Juin	! -d°-	! 1	! 1	! 1			! 2.145
!Juillet	! -d°-	! 1	! 1	! 1			! 2.251
!Août	!Sathonay,	! 1		! 1			! 1.726
	!Chateauroux						
!Septembre	! -d°-	! 1		! 1			! 1.617
!Octobre	! -d°-	! 1		! 1			! 1.485
!Novembre	! -d°-	! 1		! 1			! 1.619
		! 11	! 7	! 11			! 21.350

T A B L E A U N° 19

PERMISSIONNAIRES - VACANCES DES ECOLES MILITAIRES

Vacances	Ecoles	T R A N S I T					Effectif total
		Cha- lon	Mou- lins	Vier- zon	Mon- pont	Lan- gon	
<u>1° / Par voitures spécialisées</u>							
		<u>ANNEE</u>	<u>1941</u>				
Pâques	Prémilitaires		123			420	543
	Marine	439				70	509
Grandes Vacances	Prémilitaires			310	160	225	695
	St.Cyr et St.Maixent	104				22	126
Noël	Marine					74	74
	Air	30				8	38
	Prémilitaires			287	138	175	600
		573	123	597	298	994	2.585
		<u>ANNEE 1942</u>					
Pâques	Militaires			64		96	160
	Prémilitaires						
	Air			246	151	212	609
Grandes Vacances	Marine						
	Air			227	164	224	615
	Prémilitaires						
Noël	Air	37				5	42
	des Moussettes					114	114
	St.Cyr et St.Maixent			147		90	237
	Tech. Sup. Marine	37					37
	Navale	53				14	67
	Pupilles de l'Air	32				5	37
		159		684	320	755	1.918

		T R A N S I T					
Vacances	Ecoles	Cha- lon	Mou- lins	Vier- zon	Mon- pont	Lan- gon	Effectif total
<u>2°/ Par trains complets</u>							
<u>ANNEE 1941</u>							
Pâques	Prémilitaires	I		I			1.568
Grandes Vacances	Prémilitaires	I	I				1.484
Noël	(Marine Prémilitaires	I					1.053
		2					1.542
		5	I	I			5.647
<u>ANNEE 1942</u>							
Pâques	(Militaires Prémilitaires Air)	2					2.248
Grandes Vacances	(Pupilles Marine Air Prémilitaires)	2					2.001
		I					1.009
		I					326
	des Mousles St.Cyr et St.Maixent	6					5.584

PERMISSIONNAIRES RAPATRIÉS D'ALLEMAGNE OU DE SYRIE

Mois	Provenances	T R A N S I T					Effectifs transportés
		CHA-LON	MOU-LINS	VIER-ZON	MON-PONT	LAN-GON	
		1°/ Par petits groupes					
<u>MILITAIRES RAPATRIÉS D'ALLEMAGNE " Rhône "</u>							
Août 1941	Nîmes	67				12	79
Septembre "	"	24				5	29
		91				17	108
<u>MILITAIRES RAPATRIÉS DE SYRIE</u>							
Septembre 1941	Toulouse	120				30	150
Octobre "	Istres, Lyon						
	Marseille	89				237	326
	Toulouse					30	30
Décembre "	Marseille	199				128	327
	Toulouse						
		408				425	833
<u>MARINS RAPATRIÉS DE SYRIE</u>							
Septembre 1941	Toulon	187				16	205
Octobre "	"	156				60	216
Novembre "	"	73				14	87
		416				90	506
<u>2°/ Par trains spéciaux</u>							
<u>MARINS RAPATRIÉS D'ALLEMAGNE " Rhône "</u>							
Juillet 1941	Montluçon			7			3.605
Septembre "	Chambéry	1					529
		1		7			4.134
<u>MILITAIRES RAPATRIÉS DE SYRIE</u>							
Octobre 1941	Chambéry, Mar-						
	seille, Rive-	1					978
	saltes, Toulou-						
Novembre "	Chambéry, se	1					847
	Marseille						
	Nice, Pau, Tar-					1	765
	bes, Rivesaltes						
	Avignon	1					881
	Toulouse					1	664
		3				2	4.135

T A B L E A U N° 21

PERMISSIONNAIRES GENDARMERIE ET

CHANTIERS DE JEUNESSE

Mois	Provenances	T R A N S I T					Effectifs transportés
		CHA-LON	MOU-LINS	VIER-ZON	MON-PONT	LAN-GON	
<u>G E N D A R M E R I E</u>							
Février 1942	Macon, St-Germain, Châteauroux, Périgueux, Agen	48	40	6	9	3	106
Mars	- d°-	115	70	21	15	19	240
Mai	- d°-	110	76	26	20	11	243
Juin	- d°-	91	122	41	26	20	300
Juillet	- d°-	113	65	23	26	23	250
Août	- d°-	108	56	28	32	26	250
"	- d°-	93	63	53	25	39	273
Septembre	Clermont, Mâcon, St-Germain, Châteauroux, Périgueux, Agen		125				125
Octobre	- d°-	68	70	41	26	26	231
Novembre	- d°-	86	51	25	18	9	189
Décembre	- d°-	137	52	54	2	39	284
		969	790	318	199	215	2.491
<u>C H A N T I E R S . D E J E U N E S S E</u>							
Mars	Lyon, St-Germain, Toulouse	200	159	181		60	600
A vril	- d°-	203	189	148		60	600
Mai	- d°-	215	160	165		60	600
Juin	- d°-	191	81	182		56	510
Juillet	- d°-	244	69	185		33	531
Août	- d°-	282	92	163		68	605
Septembre	- d°-	37					37
Octobre	- d°-	152	97	92		32	373
		1.524	847	1.116		369	3.856

T A B L E A U N° 22

TRANSPORTS INTERZONES EN CONVOIS COLLECTIFS DU PERSONNEL CIVIL DES

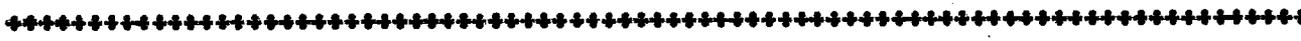
MINISTERES ALLANT EN CONGE EN ZONE OCCUPEE

ORDRE C H R O N O L O G I Q U E

Dates	Ministères de :	TRANSIT					Effectifs transportés	Observations
		CHA-LON	MOU-LINS	VIER-ZON	MON-PONT	LA N-GON		
		<u>ANNEE 1941</u>						
Octobre	Douanes Françaises			23	7		30	
Novembre	- d°-			23	5		28	
Décembre	- d°-			24	6		30	
		<u>ANNEE 1942</u>						
Janvier	Douanes Françaises			25	5		30	
Février	- d°-	6		18			24	
Mars	- d°-	7		15	8		30	
- d°-	Aviation		112				112	
Avril	- d°-		247				247	
- d°-	Marine		32				32	
6 Mai	Douanes Françaises	7		16	7		30	
Mai	- d°-	7		17	6		30	
- d°-	Guerre		160				160	
- d°-	Marine	57	24			12	93	
- d°-	Aviation		247				247	
Juin	- d°-	49	160				209	
- d°-	Marine	57	61			16	134	
- d°-	Guerre	185	462	95	59	42	929	
- d°-	Agriculture et Ravitaillement	20				20	20	
Juillet	Aviation	60	220	114		39	433	
- d°-	Marine	207	175	188		46	610	
- d°-	Guerre	153	22			68	275	
- d°-	Economie Nationale et Finances	117	38				125	
- d°-	Douanes Françaises	34				20	92	
- d°-	Intérieur	12		19	6		37	
- d°-	Agriculture et Ravitaillement		148				148	
- d°-	Affaires Etrangères	8	58	36		5	107	
- d°-	Travail		19				19	
- d°-	Production Industrielle	14	35				49	
- d°-	Production Industrielle	9	29	53			91	
Août	Aviation	219	138	116		93	566	
- d°-	Marine	112	35			26	173	

! Août	! Guerre	! (1)†	! 560!	! 152!	! 133!	! 137!	! 982	! par train
! - d°-	! Economie Nationale!	! 451!	! 56!	! 76!	! 53!	! 636	! spécial	
! - d°-	! et Finances	! 6!	! 16!	! 6!	! 28	! 688	! 399	
! - d°-	! Douanes Françaises!	! 344!	! 176!	! 168!	! 39!	! 167	! 24	
! - d°-	! Intérieur	! 30!	! 83!	! 46!	! 8!	! 137	! 24	
! - d°-	! Agriculture et	! Ravitaillement	! 30!	! 83!	! 46!	! 8!	! 167	
! - d°-	! Affaires Etrangères!	! 24!	! 24!	! 28!	! 28!	! 137	! 24	
! - d°-	! Production Indus-	! 78!	! 31!	! 28!	! 28!	! 137	! 24	
! - d°-	! trielle	! 60!	! 38!	! 62!	! 51!	! 211	! 211	
! - d°-	! P.T.T.	! 127!	! 127!	! 127!	! 127!	! 127	! 127	
! - d°-	! Information	! 341!	! 110!	! 71!	! 24!	! 546	! 546	
! Septembre	! Aviation	! 277!	! 60!	! 88!	! 88!	! 425	! 425	
! - d°-	! Marine	! 144!	! 494!	! 72!	! 16!	! 8!	! 734	! (2) et (3)
! - d°-	! Guerre	! 309!	! 34!	! 127!	! 29!	! 48!	! 547	! par train
! - d°-	! " (familles)	! 180!	! 70!	! 34!	! 88!	! 88!	! 372	! spéciaux
! - d°-	! Economie Nationale!	! et Finances	! 6!	! 20!	! 4!	! 30	! 30	
! - d°-	! Douanes Françaises!	! Intérieur	! 207!	! 135!	! 218!	! 48!	! 608	
! - d°-	! Intérieur	! 146!	! 128!	! 111!	! 25!	! 410	! 410	
! - d°-	! Agriculture et	! Ravitaillement	! 38!	! 38!	! 38!	! 38	! 38	
! - d°-	! Affaires Etrangères!	! Travail	! 233!	! 128!	! 115!	! 44!	! 520	
! - d°-	! Travail	! 74!	! 50!	! 190!	! 54!	! 41!	! 409	
! - d°-	! Production Indus-	! 35!	! 22!	! 24!	! 24!	! 81	! 81	
! - d°-	! tralle	! 159!	! 16!	! 21!	! 19!	! 215	! 215	
! - d°-	! Communications	! P.T.T.	! 159!	! 16!	! 21!	! 19!	! 215	
! - d°-	! P.T.T.	! Information	! 76!	! 10!	! 86	! 86	! 86	
! - d°-	! Radiodiffusion N ^{le}	! 10!	! 200!	! 11!	! 221	! 221	! 221	
! Octobre	! Aviation	! 551!	! 43!	! 594	! 594	! 594	! 594	
! - d°-	! Marine	! 388!	! 110!	! 184!	! 64!	! 41!	! 787	
! - d°-	! Guerre	! 333!	! 70!	! 132!	! 43!	! 28!	! 606	
! - d°-	! "(familles)	! 31!	! 14!	! 23!	! 36!	! 104	! 104	
! - d°-	! Economie Nationale!	! et Finances	! 6!	! 18!	! 6!	! 30	! 30	
! - d°-	! Douanes Françaises!	! Agriculture et	! 38!	! 38!	! 38!	! 38	! 38	
! - d°-	! Agriculture et	! Ravitaillement	! 8!	! 8!	! 8!	! 8	! 8	
! - d°-	! Ravitaillement	! Affaires Etrangères!	! 8!	! 8!	! 8!	! 8	! 8	
! - d°-	! Affaires Etrangères!	! Travail	! 110!	! 25!	! 35!	! 170	! 170	
! - d°-	! Travail	! 40!	! 24!	! 27!	! 20!	! 111	! 111	
! - d°-	! Communications	! 19!	! 38!	! 57	! 57	! 57	! 57	
! - d°-	! Information	! 125!	! 81!	! 206	! 206	! 206	! 206	
! Novembre	! Aviation	! 24!	! 12!	! 36	! 36	! 36	! 36	
! - d°-	! " "	! 90!	! 13!	! 103	! 103	! 103	! 103	
! - d°-	! Marine	! "(familles)!	! 236!	! 45!	! 281	! 281	! 281	
! - d°-	! "(familles)!	! 13!	! 13!	! 13	! 13	! 13	! 13	
! - d°-	! " Marchande	! 340!	! 147!	! 197!	! 26!	! 32!	! 742	
! - d°-	! Guerre	! 499!	! 132!	! 25!	! 46!	! 252	! 252	
! - d°-	! "(familles)!	! 26!	! 35!	! 8!	! 69	! 69	! 69	
! - d°-	! Economie Nationale!	! et Finances	! 6!	! 18!	! 6!	! 30	! 30	
! - d°-	! Douanes Françaises!	! Agriculture et	! 39!	! 9!	! 9!	! 14!	! 71	
! - d°-	! Agriculture et	! Ravitaillement	! 74!	! 62!	! 87!	! 223	! 223	
! - d°-	! Ravitaillement	! Intérieur	! 74!	! 62!	! 87!	! 223	! 223	
! - d°-	! Intérieur	! 44!	! 54!	! 99!	! 22!	! 219	! 219	
! Décembre	! Aviation	! 23!	! 13!	! 36	! 36	! 36	! 36	
! - d°-	! - d°-	! 23!	! 13!	! 36	! 36	! 36	! 36	

! Décembre	! Marine	! !	! 8!	! !	! !	! !	! 8	!
! - d°-	! " Marchande	! !	! !	! !	! !	! 10!	! 10	!
! - d°-	! Guerre	! 317!	! 198!	! 127!	! 53!	! 17!	! 712	!
! - d°-	! Economie Nationale	! 9!	! 8!	! 13!	! !	! 9!	! 39	!
!	! et Finances	!	!	!	!	!	!	!
!	!	! 7979!	! 5301!	! 3.593!	! 574!	! 1.545!	! 18.992!	!
!	!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!
!	!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!



TRANSPORTS INTERZONES EN CONVOIS COLLECTIFS DU PERSONNEL CIVIL DES
MINISTERES ALLANT EN CONGE EN ZONE OCCUPEE.

ORDRE ALPHABETIQUE

MINISTERE OU ADMINISTRATION	Date du 1er convoi	Effectif Total jusqu'au 31 Dé- cembre 1942	Observations
Affaires Etrangères	3 Juillet 1942	89	
Agriculture et Ravitaillement	21 Juin 1942	813	
Aviation	6 Mars 1942	3.688	
Communications	6 Sept. 1942	192	
Douanes Françaises	17 Octo. 1941	387	
Economie N ^{le} et Finances	3 Juillet 1942	1.312	
Guerre	21 Mai 1942	6.576	
Information	2 Sept. 1942	200	
Intérieur	7 Juillet 1942	1.706	
Marine	2 Avril 1942	2.118	
Marine Marchande	27 Nov. 1942	23	
P.T.T.	8 Août 1942	426	
Production Industrielle	18 Juil. 1942	637	
Radiodiffusion Nationale	19 Août 1942	86	
Travail	6 Juil. 1942	739	
	Total =	18.992	

TRANSPORTS INTERZONES DES ETUDIANTS ET ELEVES DES ECOLES PENDANT

LES VACANCES SCOLAIRES

Mois	Provenances	T R A N S I T					Effectifs transportés
		CHA-LON	MOU-LINS	VIER-ZON	FLEU-RE	LAN-GON	
<u>ANNEE 1941</u>							
<u>1°/ Par voitures Spécialisées</u>							
Grandes Vacances 31 - 7 - 41	Lyon	232					232
	Clermont.						
	Toulouse					260	260
	Limoges				155		155
30 - 8 - 41	Lyon	77					77
	Clermont.		151				151
	Toulouse				70		70
	Limoges			45			45
Noël 22 - 12 - 41	Lyon						
	Clermont		161				161
	Toulouse			383		179	562
	Limoges				23		23
Etudiants des Grandes Ecoles rentrant en ZOR (Oct. Novembre 1941)	Lyon	375					375
	Clermont.		246				246
	Toulouse-Lim.			605			605
	Limoges				29		29
	Vierzon					49	49
		684	558	988	252	558	3.040
<u>ANNEE 1942</u>							
Pâques 1942 29 - 3 - 42	Limoges				238	394	532
Grandes Vacances 1942	Lyon	176					176
	Clermont.		36				36
	Toulouse			113		977	1.090
	Limoges				462		462
Noël 1942	Limoges				47		47
	Toulouse					138	138
		176	36	113	647	1.509	2.481

T A B L E A U N° 24 (Suite)

TRANSPORTS INTERZONES DES ETUDIANTS ET ELEVES DES ECOLES PENDANT

LES VACANCES SCOLAIRES

Mois	Provenances	T R A N S I T					Effectifs Transportés
		CHA- LON	MOU- LINS	VIER- ZON	FLEU- RE	LAN- GON	
<u>ANNEE 1941</u>							
2°/ Par trains spéciaux							
Grandes Vacances 31-7-41	(Lyon	1					1.200
	(Clermont-Fd		1				323
	(Toulouse			1			1.123
30 - 8 - 41	(Lyon	1					500
	(Toulouse			1			462
Noël 22- 12 - 41	Lyon	1					473
Etudiants des Grandes Ecoles rentrant en ZOR Oct. Nov. 1941	(Lyon	1					651
		4	1	2			4.732
<u>ANNEE 1942</u>							
Pâques 1942 29 - 3 - 42	(Lyon	2					2.321
	(Clermont		1				527
	(Toulouse			1			1.166
Grandes Vacances des 1942	(Lyon	4					4.352
	(Clermont		2				1.151
	(Toulouse			2			1.381
	(Limoges			1			825
Noël 1942	(Lyon	1					720
	(Clermont		1				238
	(Toulouse-Limo.			1			498
		7	4	5			13.179

T A B L E A U N° 26

1 / - VOYAGES H . P . F . 1

a) - Voyages Officiels - SUD-EST et SUD-OUEST

De	A	Du	Au	Observations
Vichy	Cagnes S/Mer	11/2/41	14/2/41	Sur le Sud - Est
- d°-	Grenoble	2/6/41	3/6/41	- d°-
- d°-	Aix - Cagnes S/Mer	22/7/41	26/7/41	- d°-
- d°-	Chambery - Aix	21/9/41	23/9/41	- d°-
- d°-	Lyon	28/9/41		- d°-
- d°-	Antibes	4/10/41	10/10/41	- d°-
- d°-	Ambérieu - Bourg	11/9/42	13/9/42	- d°-
- d°-	Avignon	9/10/42	11/10/42	- d°-
Vichy	Paulh - Tarbes-Lourdes	19/4/41	20/4/41	Sur le Sud - Ouest
Commentry	Vichy		1/5/41	- d°-
Vichy	St-Léonard - Aubusson	18/6/41	20/6/41	- d°-
- d°-	Auch, Nérac, Agen	28/8/41	31/8/41	- d°-
- d°-	Châteauroux	27/5/42	28/5/42	- d°-
- d°-	Carcassone, Toulouse	12/6/42	15/6/42	- d°-
- d°-	La Courtine - Tulle	6/7/42	9/7/42	- d°-
b) <u>VOYAGES INCOGNITO</u>				
Vichy	Cagnes S/Mer	5/5/41	12/5/41	Sur le Sud-Est (970 ^h) 2/5
- d°-	Antibes	8/3/42	12/3/41	Sur le Sud-Est (388 ^h) 24/2
- d°-	- d°-	6/5/42	12/5/42	Sur le Sud-Est (767 ^h) 3/5
- d°-	- d°-	19/9/42	20/9/42	Sur le Sud-Est (1707 ^h) 4/9

T A B L E A U N° 27

VOYAGES H . P . F . 2 - H . P . M

a) Voyages en zone Occupée

De	A	Du	Au	Observations
Vichy (1)	Paris	30/9/41		Marche VP2 HFF 2
- d°- (1)	Paris, Laval, Le Mans	1/10/41	3/10/41	- d°-
- d°- (1)	Paris, St-Brieuc, Rennes	12/10/41	16/10/41	- d°-
- d°- (1)	Modane, Turin	8/12/41	11/12/41	- d°-
- d°- (1)	Paris	27/1/42	30/1/42	- d°-
- d°- (1)	Paris	1/3/42	4/3/42	- d°-
- d°- (1)	Paris	3/6/42	6/6/42	H.P.M.
- d°- (1)	Paris	8/7/42	10/7/42	- d°-
- d°- (2)	Paris	29/12/42	31/12/42	HFF 2

(1) Amiral Darlan (2) Président Laval

b) Voyages en zone non occupée

Sud-Est et Sud-Ouest

Vichy	Marseille, Toulon, Valence	13/9/41	16/9/41	Sur le S.E. HFF 2
- d°-	A rles , Antibes	7/10/41	10/10/41	- d°- "
- d°-	Toulon	24/12/41	28/12/41	- d°- "
- d°-	Toulon, Valence	19/1/42	23/1/42	- d°- "
- d°-	Toulon	10/3/42	12/3/42	- d°- "
- d°-	Toulon	17/5/42	21/5/42	- d°- H.P.M.
- d°-	Toulon	15/7/42	18/7/42	- d°- "
- D°-	Montpellier	31/7/42	2/8/42	- d°- "
- d°-	Chambéry	21/8/42	23/8/42	- d°- "
- d°-	Toulon	12/9/42	18/9/42	- d°- "
Vichy	Nérac, Luchon	11/6/42	4/7/42	Sur le S.O. H.P.M.
- d°-	La Courtine	4/8/42	7/8/42	- d°- "
- d°-	Agen	24/8/42	28/8/42	- d°- "
- d°-	La Courtine, Brive	27/9/42	1/10/42	- d°- "

T A B L E A U - N° 28

VOYAGES DES AUTRES PERSONNALITES

a) voyages en zone non occupée

Personnalités	De	A	Du	Au	Observations
Mme La Maréchale	Vichy	Nice	15/9/41		Vre 196 au tr.1040/121
- d°-	-d°-	- d°-	12/12/41	24/12/41	- d°- accompagnée de son fils
Amiral Platon	- d°-	Bandol	13/1/42		tr.1040/EM
Mme La Maréchale	- d°-	Lyon	28/4/42	29/4/42	tr.1316/17GE
Mme des Communi ^s .	- d°-	Perpignan - Paris	23/5/42	26/5/42	salon 37
- d°-					tr.1040/1024
- d°-	- d°-	St-Etienne	120/6/42	120/6/42	

b) Voyages en zone occupée

M ^r Berthelot	Vichy	La Rochelle, Paris	11/10/41	14/10/41	salon 37
Mme La Maréchale	- d°-	Paris	19/10/41		G.B/2.204
M ^r Berthelot	Châteauroux	Perpignan, Sète, Mar	11/1/42	14/1/42	tr. 1016
Mme La Maréchale	Vichy	seille, Paris.			"Autoraal"
M ^r Bouthillier	- d°-	Paris	15/1/42	16/1/42	Vre 196
Mme des Communi ^s .	Paris	Montpellier, Paris	17/1/42	19/1/42	tr. 1016
M ^r . Gibrat	St-Etienne	Lyon, Marseille	1/6/42	4/6/42	tr.1040/B.M./L.B.
	Sète	Narbonne, Toulouse	13/9/42	15/9/42	
		Paris			

TRANSPORTS DE DIPLOMATES

Dates	P A R C O U R S	NATIONALITE	Trains Utilisés
18 Janvier 1942	Menton - Port-Bou	Américains	tr. spécial
29 " "	- d° -	- d° -	- d° -
30 Mars "	Vichy - Genève	Iraniens	W.L. aux tr. 1142/ BG/633/733
17 Avril "	Menton - Cerbère	Uruguayens	tr. spécial
1er Mai "	Vichy - Canfranc	Américains (Ac compagnement du corps de Mme Leahy, femme de l'Amiral)	Wagon-salon aux trains 1150/GB/ 1025/1051/3517/ 3603.
8 Mai "	Menton - Port-Bou	Américains	tr. spécial
10 Mai "	- d° -	- d° -	- d° -
12 Mai "	- d° -	- d° -	- d° -
14 Mai "	- d° -	- d° -	- d° -
19 Mai "	Cerbère - Menton	Italiens et Hongrois	- d° -
20 Mai "	- d° -	- d° -	- d° -
21 Mai "	- d° -	- d° -	- d° -
22 Mai "	- d° -	- d° -	- d° -
23 Mai "	- d° -	- d° -	- d° -
23 Mai "	Menton - Cerbère	Brésiliens	- d° -
5 Octobre "	Menton - Port-Bou	- d° -	- d° -
11 Octobre "	Port-Bou - Menton	Italiens et Hongrois	- d° -
13 Octobre "	- d° -	- d° -	- d° -
18 Novembre "	Vichy - Céret	Américains	- d° -
18 Novembre "	Marseille - Céret	- d° -	- d° -

RECAPITULATION DES TRANSPORTS DE MALADES ET D'ENFANTS DEMANDES
PAR LA CROIX - ROUGE FRANCAISE.

MOIS	via CHALON		via MOULINS		via VIERZON	
	Nombre de Personnes	Trains Utilisés	Nombre de Personnes	Trains Utilisés	Nombre de Personnes	Trains Utilisés
Oct. 1940	500	spécial			1.894	spéciaux
Déc. 1940			80	1018/1016		
	500		80		1.894	
Janv. 1941	194	118			226	1.024
Fév. 1941			195	1018/1016	87	"
Mars			189	"	243	"
Avril			46	"		
Mai			197	"		
Juin			103	"	105	1.024
Juillet	107	52				
Août						
Sept.	45	52	494	1018/1016	340	1.024
Octo.	65	640	745	"	603	"
Nov.			320	"	400	"
Déc.						
	411		2.289		2.004	
Janv. 1942			70	1014		
Fév.					160	1.024
Mars	30	118			160	"
Avril	86	52			150	1004
Mai	288	1018 et 52			240	1024
Juin	485	1018 et 58			240	"
Juillet	609	1018			334	"
Août	203	"	70	1116/1016		
Sept.	836	"	89	"	1.160	spl. et 1024
Octo.	185	58	159	1116/1016	270	1024
Nov.	160	1018			160	"
Déc.	320	"			320	"
	3.202		388		3.194	

RECAPITULATION DES TRANSPORTS DE MALADES ET D'ENFANTS DEMANDES
PAR LA CROIX - ROUGE FRANCAISE

via L A N G O N		via O R T H E Z		<u>T O T A U X</u>
Nombre de Personnes!	Trains Utilisés	Nombres de Personnes	Trains Utilisés	
				2.474
15 6	L.B. "			
21				4.725
14	L.B.	66 105 119	7842 M.V 7842 M.V "	
116 130	L.B.	290	iii	7.204

T A B L E A U N° 31

RECAPITULATION DES TRANSPORTS DE MALADES OU D'ENFANTS DEMANDES PAR LES

CROIX ROUGES ETRANGERES

DATES	Nombre d'enfants ou de malades	PARCOURS DEMANDES	TRAIN	CROIX ROUGE	TOTALS
<u>ANNEE 1940</u>					
16 Déc/ 1940	40	Lyon - Paris	52	Allemande	40
<u>ANNEE 1941</u>					
30 Sept. 1941	800	Genève - Paris	spécial	SUISSE	800
<u>ANNEE 1942</u>					
6 Fév. 1942	40	Lyon - Paris	52	Allemande	
17 " "	40	- d° -	52	- d° -	
3 Mars "	40	- d° -	52	- d° -	
21 Mai "	400	Genève - Lyon	spécial	SUISSE	
24 Nov. "	1000	Genève - Paris	- d° -	- d° -	
2 Déc. "	1000	- d° -	- d° -	- d° -	
15 Déc. "	1000	- d° -	- d° -	- d° -	
17 Déc. "	1000	Lyon - Genève	- d° -	- d° -	
	<u>4520</u>				4.520

RECAPITULATION DES TRANSPORTS D'INTERNES POLITIQUES

(ALLEMANDS, ITALIENS, FRANCAIS, ETC....)

ANNEE 1940

DATES	NATURE DU TRANSPORT	ORIGINE	DESTINATION	Nombre de		Effectifs transportés
				Convois	Trains spcx	
<u>1°/ Période antérieure au 12 Août 1940</u>						
Juin 1940	Internés allemands	Divers camps	(St-Macaire (Vierzon Chalon S/S.	3	3	4500
Juin	Internés allemands	Divers camps	Orthez et Salies de Bl	2		1450
Juin	- d°- malades	Le Vernet	trains sa- nitaires al- lemand	1	1	150
Juin	Allemandes	Diverses Mai- sons d'arrêt	Chalon S/ Saône	1		260
Juillet	- d°-	Les Milles	- d°-	1		722
Juillet	- d°-	Les Carrigues	- d°-	1		364
Juillet	- d°-	St-Cyprien	Langon	1	1	1550
		Malavielle	- d°-	1		310
		Albi	- d°-	1		57
		Rieucros	- d°-	1		39
				13	5	9.402
Juin 1940	Internés Italiens	St-Cyprien	Menton	3	3	2.535
		Le Vernet	- d°-	1	1	914
		Gurs	- d°-	1		194
		Garrigues	- d°-	1		49
Juillet	- d° -	Divers Camps	- d°-	2	2	1.641
				8	6	5.333
<u>2°/ Période du 12 Août 1940 au 31 Décembre 1940</u>						
Août	Internés allemands	Diverses	Chalon S/S.	1		200
Septembre	- d° -	Diverses	- d°-	1		190
Octobre	- d° -	Diverses	Vierzon	1		250
Septembre	Internés Alsaciens	Diverses	Chalon S/S	1		90
Octobre	- d° -	Diverses	Vierzon	1		90
Décembre	Internés Etrangers	St-Etienne	Argelès S/M	3	3	3.500
				8	3	4.320

RECAPITULATION DES TRANSPORTS D'INTERNES POLITIQUES (Etrangers
et Français) ET DE GARDIENS

Date	Nature du Transport	Origine	Destination	Nombre de Conv. ^s	trains Sp ^x .	Effectifs Trans- portés
-- A N N E E 1941 --						
<u>1°/ - Internés Etrangers</u>						
24 Avril	Internés allemands	Montlouis	Chalon S/S.	1		190
		Vernet d'Ariège	- d°-	1		86
3 Juin	- d° -	- d°-	Vierzon	1	1	775
25 Juil.	- d° -	- d°-	- d°-	1		40
29 Déc.	Etrangers Tuberculeux	Longajes Noë	Mâcon	1		89
				5	1	1180
<u>2°/ - Internés Français.</u>						
7 Fév.	Internés Français	La Brillanne	St-Sulpice	1		400
14/15	- d° -	St-Cyr S/Mer	(Tarn)	1		405
	- d° -	La Cadière	Fontcharra S/Bréda	1		135
1er Mars	Indésirables escortés	Limoges	Port Vendres	1	1	400
6 Mars	- d° -	St-Sulpice (Tarn)	- d°-	1		200
	- d° -	Pontcharra	- d°-	1		100
		sur Bréda				
	Internés Français	Pierre Buffière	St-Sulpice	1		29
11 Mars	- d° -	Valence	Limoges	1		40
22	- d° -	Vernet d'Ariège	Argelès S/Mer	1		125
6/18 Avr	- d° -	Thonon-les-Bs.	- d°-	2		160
14/15 A.	- d° -	Vernet d'Ariège	Port Vendres	1		185
24/25 A.	- d° -	- d°-	- d°-	1	1	450
24 Nov.	Indésirables escortés	- d°-	- d°-	1		101
12 Déc.	- d° -	- d°-	- d°-	1		88
				15	2	2.798
<u>3°/ - G A R D I E N S</u>						
19 Déc.	Gardiens de la Paix	Gannat	Clermont-Fd.	1		100

T A B L E A U N° 34

TRANSPORTS I.A.P.T.

Première Phase

Convoi N°	Camp	Date Gare et heure de Dé- part.	Nombre de Voyageurs	Compsition	Passage de la ligne de démarcation	Obsertions
1	Gurs	Oloron Ste-Ma- rie 6/8 à 8.55	1.000	33 K. 2 C. 3 K. bag.	Chalon sur Saône 7/8 6.37/7.25	
2	Gurs	Oloron Ste-Ma- rie 8/8 à 8.55	620	21 K. 1 C. 2 K. bag.	Chalon sur Saône le	Groupement
	Le Vernet	Vernet d(Ariè- ge 8/8 à 13.25	172	6 K. 1 C. 1 K. Bagage	Saône le 9/8 7.02/52	au Portet St-Simon
	Toulouse	Le Portet St- Simon 9/8 à 15.13	338	11 K. 1 K. bagage		
3	Rivesaltes	Rivesaltes le 11/8 à 6.40	600	16 K. 1 C. 1 K bagages	Chalon sur Saône le	Groupement
	Aix en Pro- vence	Les Milles le 11/8 à 9.00	300	10 K. 1 C. 1 K bagages	11/8 21/21/ 22.50	à Sorgues Chateaneuf
	Toulouse	Le Portet St- Simon le 10/8 à 13.00	115	4 K. 1 C. 1 K bagages		du Pâpe
4	Aix en Pro- vence	Les Milles le 13/8 à 6.45	800	27 K. 2 C. 2 K bagages	Chalon S/S. 13/8 à 17.51 18.41	
5	Ramassage 13 camps	Le Portet St- Simon le 24/8 à 5.30	1.443	45 K. 8 K bagages	Chalon sur Saône	via Narbon ne, Tarascon et Lyon
<u>2ème Phase des Transports</u>						
6	Nexon	Nexon 29/8 à 6.55	500		Vierzon le 29/8 à 11.31 12.15	
7	Venissieux	Venissieux le 29/8 à 7.10	450		Chalon S/S. 29/8 à 10.33 11.23	
8	Nice	Nice St-Roch 31/8 à 5.45	800		Chalon S/S. 31/8 21.10/ 22.00	

9	Gurs	Oloron 1/9 à 6.50	500	Vierzon le 2/9 6.42/7.25
	Le Vernet	Le Vernet 1/9 à 12.48	282	
	Fauga	Fauga le 1/9 à 14.19	160	
10	Les Milles	Les Milles le 2/9 à 8.10	750	Chalon S/S. le 21/21/22.16
	Rivesaltes	le 1/9 à 19.13	250	le 2/9
11	St-Sulpice	le 2/9 21.41	225	Vierzon le 3/9 à 23.03
	Gaussade	le 3/9 11.35	563	
	Montluçon	le 3/9 15.54	280	23.45
12	Rivesaltes	le 4/9 à 7.00	1000	Vierzon le 5/9 à 1.51/2.40
13	Rivesaltes	le 14/9 à 7.00	650	Vierzon le 15/9 à 1.51/2.40
14	Coillac	le 21/9 à 20.58	30	Vierzon le 23/9 à 22.41/23.24
	Le Vernet	le 21/9 à 20.55	90	
	Rivesaltes	le 21/9 à 14.13	70	Achemine-ment par trains com-merciaux
15	Rivesaltes	le 28/9 à 17.00	70	Vierzon le 29/9 à 22.41/23.24
				Achemine-ment par trains com-merciaux.
16	Rivesaltes	le 5/10 à 17 h	100	Vierzon le 6/10 à 22.41/23.24 - d°-
17	Rivesaltes	le 20/10 à 17h	120	Vierzon le 21/10 à 22.41/23.24 - d°-

T A B L E A U N° 35

RECAPITULATION DES TRANSPORTS DE TRAVAILLEURS ETRANGERS

Date	Nature des Eléments	Origine	Destination	Nombre de :		Effic.
				Conv ^s .	Sp ^x .	
<u>1940</u>						
20/9/40	Espagnols Cies 513 et 516	Casseneuil	Thonon-les-B.	1	1	500
27/10	" Cies 515 et 517	Ste-Livrade	- d°-	1	1	500
27/10	- d° -	Elné	Le Viviers	1	1	500
17/12	Indigènes une Cie	St-Fons	Agde	1	1	250
18/12	Espagnols	Argelès S/Mer	Villeneuve de Berg	1		150
				5	4	1.900
<u>1941</u>						
23/5/41	Malgaches	Puget S/Argen	Tarbes	1	1	251
2/9/41	Indo-Chinois	Bergerac	Figeac	1		500
3/9/41	Etrangers	Agde	Lorient	1	1	408
30/10/41	Espagnols	Sail S/Couzen	Roanne	1		85
7/12/41	Etrangers	Brest	Rivesaltes	1		150
3/12/41	Indo-Chinois	Bergerac	Agde	1		30
5/12/41	- d° -	- d° -	Fau	1		100
29/11/41	- d°-14°15° Cies	Figeac	Lézignan Perpignan Montpellier	1		500
29/11/41	- d°- 18 ° Cie	Bergerac	Tarbes	1		299
				9	1	2.323
<u>1942</u>						
22/1/42	Indo-Chinois	Figeac	Bergerac	1		474
2/1/42	- d° -	- d° -	- d° -	1		247
	- d° -	Mours	- d° -	1		219
26/27/3	Russes	Albertville	Chalon S/S.	2		240
4/2/42	Indo-Chinois 1 Cie	St-Jean du Gard	Agde	1		220
				6		1.400

T A B L E A U N° 36

RECAPITULATION DES TRANSPORTS DE PERSONNEL A L'OCCASION

DE DIVERSES MANIFESTATIONS

DATES	Nature des Manifestations	Origine	Destination	Nombre de		Effectif
				Conv.	trains spéciaux	
-- A N N E E 1941 --						
8 Août	Pèlerinage à Lourdes	Lyon	Lourdes	1	1	1.200
13 "	des Alsaciens - Lorrains	Tessonnières	"	1	1	1.200
		Brive	"	1	1	1.200
		Limoges	"	1	1	1.200
		Périgueux	"	1	1	1.200
7 Juil.	Circuit du train spécial	Lyon	Périgueux	1	1	210
du 8	du Chantier Orchestral du	Périgueux	Perpignan	1	1	
Août	Commissariat à la Lutte	Perpignan	Nice	1	1	
	contre le Chomage	Nice	Evian les B.	1	1	
		Evian les	Lyon	1	1	
		Bains				
29/6	Manifestation Légionnaire	Laragne	Veynes	1	1	173
	à GAP					
14/7	Radiodiffusion Nationale	Marseille	Vichy	1		200
	participant aux Galas du	le				
	Casino de Vichy					
24/25	Pèlerinage National à	Tou-	Lourdes	1	1	1.200
Août	Lourdes	louse				
25/8	Stage des élèves Maîtres	Académies	Centre	11		1.700
26/9	dans les Centres d'Educa-	de la zone	d'Education			
	tion Physique du Littoral	libre	Physique			
31/8	ête Légionnaire de la Ré-	Montluçon	Vichy	1	1	
	surrection Française à	Clermont	"	2	2	(6.300
	Vichy	Pont de D	"	1	1)
29/8	à Auch	Toulouse	Auch	1	1	328
		Tarbes	"	1	1	670
		Riscles	"	2	2	1.696
30/8	à Agen	Agen				
30/8	à Agen	Condom	Agen	1	1	830
		Tonneins	"	1	1	597
		Agen	Monsemprons	1	1	210
4/9	Démonstration à Vichy des	Antibes	Vichy	2		215
	Moniteurs du Collège d'Antibes					
25/12	Troupe Théâtrale	Toulouse	Vichy	1		61
29/12	Visite des enfants de France	Toute la	Vichy	3		979
	au Maréchal	France				
				41	23	21.369

T A B L E A U N° 36 (Suite)

RECAPITULATION DES TRANSPORTS DE PERSONNEL A L'OCCASION

DE DIVERSES MANIFESTATIONS

DATES	Nature des Manifestations	Origine	Destination	Nombre de :		Effectifs
				Conv.	Trains	
					Sp ^x	Trans- portés
-- A N N E E 1942 --						
24/2 au 20/3	Circuit de l'Orchestre Sym- phonique de France	Lyon	Chambéry Nice Pérpignan Montauban Périgueux Clermont Lyon	1		90
8/9 Avril	Visite des Etudiants des Facultés au Maréchal	Facultés de toute la France	Vichy	5		386
16/18	Circuit de l'Orchestre Phi- lharmonique de Berlin	Cerbère Marseille Lyon	Paris	1		110
14/18 Mai	Manifestation sportive à Vichy	Clermont- Ferrand	Vichy	1	1	1077
14/5	Collège d'Antibes	Antibes	Paris	1		90
28/4	Troupe Théâtrale	Lyon	Vichy	2		192
10/5	Troupe du casino de Monte- Carlo	Vichy	Nice	1		37
21/6	Congrès de la J.O.C 15° Anniversaire	Toutes di- rections de la zone à l'environnement des centres	Lyon St-Etienne Grenoble Marseille Toulouse Limoges			2525 1615 3755 5735 5612 4125
8/22 Mai	Circuit de la Musique des Chantiers de la Jeunesse	Riom " "	Limoges Vichy Grenoble	1 1 1		145 145 145
21/31 Mai	Circuit de la Musique de l'Amiral de la Flotte	Vichy Vichy	Aix-en-Prov. St-Etienne Périgueux	1 1 1		145 80 80

23/25/5	Rassemblement Scout à Gannat.	Vichy	Gannat	1		160
13/6	Escorte du drapeau de la Légion	Vichy	Toulouse	1		30
25/26/7	Rassemblement des Compagnons de France à Randan.	Toutes Directions de la zone libre	Randan			2470
11/12/7	Manifestation S.O.L. à Lyon	Toutes Directions de la zone libre	Lyon			2038
1/8/42	Réunion à Paris des Chefs de Service de la Jeunesse	Vichy	Paris	1		40
26/10	Visite de journalistes à l'école d'I.M.S. de Pau	Vichy	Pau	1		30
20/24/8	Pèlerinage National à Lourdes	Toutes Directions	Lourdes		1	1200
30/8	Manifestation Légionnaire à Clermont-Ferrand	Toutes Directions	Clermont-Ferrand		2	17000
13/9	Manifestation de la Jeunesse à St-Germain-les-Belles	Limoges	St-Germain-les-Belles	1	1	1000
20/9	Musique de l'Amiral de la Flotte	Vichy	Clermont	1		80
16/31/10	Circuit de la Musique de l'Amiral de la Flotte	Vichy	Nice, Nîmes, Montpellier, Toulouse, Montauban	1		80
28/30/12	Visite des enfants de France au Maréchal	Toute la France	Vichy	3	3	1.726
				28	8	51883

.....

T A B L E A U N° 37

RELEVÉ DES LIVRAISONS DE MATÉRIEL DE GUERRE ET DE MUNITIONS AUX

AUTORITÉS ITALIENNES

D A T E S	Via MODANE			via NENTON			T O T A L		
	Wagons	Trains	ALVF	Wagons	Trains	ALVF	Wagons	Trains	ALVF.
25/9/1940	27	1		25	1		52	2	
26 "	58	3		110	4		168	7	
27 "	56	3		77	3		133	6	
28 "	44	2	I	59	3		103	5	1
29 "	67	3	I	34	I		101	4	1
30 "	106	5	1	47	2		153	7	1
1 - 10 - 1940	82	4	2	62	2		144	6	2
2 "	72	4		125	4		197	8	
3 "	67	3		92	3		159	6	
4 "	75	4		127	4	I	202	8	1
5 "	50	2		93	3		143	5	
6 "	36	2	1	27	I		63	3	I
7 "			1	34	1		34	1	1
8 "	92	4	1	78	3		170	7	1
9 "	32	2		60	2		92	4	
10 "	82	3		77	3		159	6	
11 "	47	3		73	3		120	6	
12 "	42	2		72	3		114	5	
13 "	32	2		41	2		73	4	
14 "	31	2		61	2		92	4	
15 "	10	1		59	2		69	3	
16 "	39	3		28	1		67	4	
17 "	60	3		50	2		110	5	
18 "	30	2		50	2		80	4	
19 "	32	2					32	2	
20 "	30	2		75	3		105	5	
21 "	31	2		25	1		56	3	
22 "	111	5		31	2		142	7	
23 "	88	4					88	4	
24 "	56	3					56	3	
25 "	72	3					72	3	
26 "	82	3					82	3	
27 "	88	3					88	3	
28 "	72	3					72	3	
29 "	59	2					59	2	
30 "	61	2					61	2	
31 "	57	2					57	2	
1 - 11 - 1940	28	1					28	1	
4 "				60	2		60	2	
5 "				26	1		26	1	
6 "	13	1					13	1	
	2.117	101	8	1.778	66	1	3.895	167	9

T A B L E A U N° 38

RELEVÉ DES TRANSPORTS D'AGRUMES POUR AUTORITÉS D'OCCUPATION

A N N E E 1942

<u>P E R I O D E</u>	N O M B R E D E T R A I N S			O b s e r v a t i o n s
	M a r s e i l l e	S è t e	C e r b è r e		T o t a l
1er au 7 Janvier	7	7		14
8 au 14 Janvier	4	7		11
15 au 21 Janvier	1	1		2
22 au 28 Janvier	1	2		3
29/1 au 4 Février	9	6		15
5 au 12 Février	11	5		16
12 au 18 Février	13	1		14
19 au 25 Février	8	2		10
26/2 au 4 Mars	12	3		15
5 au 11 Mars	14	1		15
12 au 18 Mars	10	3		13
19 au 25 Mars	15	2		17
26/3 au 1er Avril	13	5		18
2 au 8 Avril	17	4		21
9 au 15 Avril	17	6		23
16 au 22 Avril	7	3		10
23 au 29 Avril	14	2		16
30/4 au 6 Mai	10	3		13
7 au 13 Mai	4	1		5
14 au 20 Mai	2	1		3
24 au 30 Décembre	4			4
	193	65		258

T A B L E A U N° 38 (Suite)

RELEVÉ DES TRANSPORTS D'AGRUMES POUR AUTORITÉS D'OCCUPATION

A N N E E 1941

P E R I O D E	N O M B R E D E T R A I N S			T o t a l	O b s e r v a t i o n
	M a r s e i l l e	S è t e	C e r b è r e		
23 - 29 Janvier	9	5	5	19	
30/1 - 5 Février	15	6	5	24	
6 - 12 Février	18	7		25	
13 - 19 Février	23	7	3	33	
20 - 26 Février	15	7	8	30	
27/2 - 5 Mars	27	7	7	41	
6 - 12 Mars	27	5	7	39	
13 - 19 Mars	27	7	8	42	+ 1 train d'Oranges de Hendaye
20 - 26 Mars	25	7	7	39	+ 1 train de Hendaye
27/3 - 2 Avril	32	7	7	46	
3 - 9 Avril	29	5	9	43	
10 - 16 Avril	34	6	7	47	
17 - 23 Avril	25	5	6	36	
24 - 30 Avril	13	4	4	21	
1/5 - 7 Mai	10	5	4	19	
8 - 14 Mai	7	2	3	12	
15 - 21 Mai	7	2	1	10	
22 - 28 Mai	6			6	
29/5 - 4 Juin	4		1	5	
4 - 10 Décembre	7	5		12	
11 - 17 Décembre	10	4		14	
18 - 24 Décembre	12	2		14	
25 - 31 Décembre	12	6		18	
	392	111	92	595	

T A B L E A U N° 39

Transport de FONTE à destination de l'ITALIE

Au départ de Tarascon S/Ariège et Decazeville

P E R I O D E S	TARASCON S/ARIEGE		DECAZEVILLE		TOTAUX	
	Wagons	Tonnes	Wagons	Tonnes	Wagons	Tonnes
15 au 31 Mai 1941			35	719	35	719
1er au 10 Juin 1941	15	300	34	654	49	954
11 au 20 Juin 1941	45	906			45	906
21 au 30 Juin 1941	44	880			44	880
1er au 10 Juillet 1941	50	985			50	985
11 au 20 Juillet 1941	51	1.105			51	1.105
21 au 31 Juillet 1941	34	600	58	1.160	92	1.760
1er au 10 Août 1941	26	540			26	540
11 au 20 Août 1941	12	223			12	223
1er au 10 Octobre 1941	16	320			16	320
11 au 20 Octobre 1941	25	450			25	450
Totaux =	318	6.309	127	2.533	445	8.842

T A B L E A U N° 39

ETAT DU TONNAGE DE FERRAILLES, FONTE, ALUMINIUM EXPEDIE

SUR L'ITALIE JUSQU'AU 20 FEVRIER 1941

	Ferrailles	Fonte	Aluminium
Expédié sur Caronte pour chargement du paquebot S.N.A.7	1.809 T.		
Par voies ferrées de bout en bout	2.433 T.		
Fonte expédiée de Lyon		15314 T.	
- d°- Chasse		1938 T.	
Aluminium de St-Jean de Maurienne			117 T.
- d°- St-Michel de Maurienne			343 T.
- d°- La Praz			141 T.
- d°- L'Argentière La Bessée			354 T.
- d°- Tarascon S/Ariège			732 T.
	4.242 T.	7252 T.	1.687 T.
TONNAGE RESTANT A EXPEDIER			
de Miramas	500 T.		
La Seyne S/Mer	200 T.		
Pas des Lanciers	400 T.		
Marseille et environ	400 T.		
Roanne	500 T.		
Le Coteau	200 T.		
Villeurbanne	200 T.		
	2.400 T.		

T A B L E A U N° 40

WAGONS ACCORDES PAR LA DELEGATION TECHNIQUE AU TITRE DEPANNAGE

<u>M O I S</u>	Nombre de Wagons demandés	Moyenne Journalière
	<u>A N N E E 1940</u>	
18 au 30 Novembre	63	4,8
Décembre	151	4,8
	<u>A N N E E 1941</u>	
Janvier	190	6,1
Février	231	8,2
Mars	189	6,1
Avril	132	4,4
Mai	48	1,5
Juin	16	0,5
Juillet	13	0,4
Août	9	0,3
Septembre	12	0,4
Octobre	46	1,5
Novembre	84	2,8
Décembre	74	2,4
	<u>A N N E E 1942</u>	
Janvier	16	0,5
Février	10	0,3
Mars	0	0
Avril	17	0,5
Mai	19	0,6
Juin	67	2,3
Juillet	58	1,8
Août	33	1,0
Septembre	26	0,8
Octobre	38	1,2
Novembre	48	1,6
Décembre	164	5,3

Année 1943

HISTORIQUE
DE LA
DELEGATION TECHNIQUE S.N.C.F.
A VICHY

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>	<u>Tableaux</u>
<u>CHAPITRE I</u>		
<u>Organisation intérieure de la Délégation Technique .-</u>		
- Personnel	1	
<u>CHAPITRE II</u>		
<u>Transports de rapatriement de Zone non occupée sur Zone occupée Réservée.-</u>		
- Réfugiés à destination de la zone occupée réservée	1	1
- Rapatriement d'Administrations diverses	2	
- Rapatriement de démobilisés	3	2
<u>CHAPITRE III</u>		
<u>Transports de rapatriement de prisonniers à destination de la Zone Sud .-</u>		
- Prisonniers blessés ou malades rapatriés d'Allemagne par rames sanitaires	4	3
- Transports de malades demandés par le Service de Santé	5	3
- Prisonniers valides rapatriés au titre de la Relève	5	4
- Militaires Français rapatriés de Tunisie	5	

	<u>Pages</u>	<u>Tableaux</u>
<u>CHAPITRE IV</u>		
<u>Evacuation des populations des Zônes bombardées et des centres menacés du littoral méditerranéen</u>		
- Evacuation des Enfants des grandes villes du littoral méditerranéen	5	5
- Evacuation des populations des centres menacés du littoral méditerranéen	6	6-7

<u>CHAPITRE V</u>		
<u>Mouvements Militaires et de maintien de l'Ordre.-</u>		
- Organisation des Services de la Défense Terrestre	7	
- Organisation des Services " Transports " de la Police	8	
- Organisation des transports V.F. du Secrétariat d'Etat à la Défense	8	
- Organisation des transports du Secrétariat Général à la Police	9-10	
- Matériel roulant	11	
- Réseau téléphonique spécialisé	11	
- Equipes mobiles de réparation de voies ferrées	11	
- Accessoires d'embarquement	12	
- Stage des officiers de la Police	12	
- Travaux exécutés en Zone Sud pour le compte du S.M.C.F.	12	
- Crédits	13	
- Affaires diverses	13	

<u>CHAPITRE VI</u>		
<u>Chantiers de la Jeunesse .-</u>		
- Mesures d'ensemble	14	
- Transfert des Chantiers de la Jeunesse de la frontière Sud sur les départements du Centre de la France, sur ordre des autorités d'occupation	15 à 18	8 à 10
- Main d'Oeuvre fournie à l'Agriculture et aux Salines.	19	11 : 14
- Départs de Jeunes pour l'Allemagne ou pour les Chantiers de l'Organisation Todt en France	20	14
- Déplacements de groupement de Jeunesse pour fourniture de Main d'Oeuvre à certaines industries Françaises.	21	12
- Groupes de secours dirigés sur les régions sinistrées	21	13
- Déplacements de la Musique des Chantiers de la Jeunesse.	22	
- Incorporation et libération de contingents de Jeunes.	22	

	<u>Pages</u>	<u>Tableaux</u>
<u>CHAPITRE VII</u>		
<u>Transports interzones de permissionnaires.-</u>		
- Organisation des convois	23	
- Permissionnaires de la Garde et de la Gendarmerie	23	15
- Permissionnaires de la Marine	24	
- Cadres des Chantiers de la Jeunesse	24	
- Elèves de l'Ecole Polytechnique	25	
- Elèves des établissements d'Education Militaire	25 à 28	16

<u>CHAPITRE VIII</u>		
<u>Transports interzones en convois collectifs du personnel civil des Ministères .-</u>		
- Organisation des convois	28	17
- Secrétariat d'Etat à l'Aviation	29	17
- Secrétariat d'Etat à la Marine	29	17
- Secrétariat d'Etat à la Guerre	29	17
- Ministère des Finances	29	17
- Ministère de l'Education Nationale	30	18
- Agents de la S.N.C.F.	31	

<u>CHAPITRE IX</u>		
<u>Voyages officiels de Hautes Personnalités Françaises et Etrangères .-</u>		
- Désignation des trains spéciaux pour les Personnalités françaises.	32	
- Trains H.P.F.1.	32	19
- Trains H.P.F.2.		
- Protection des trains H.P.F.1 - H.P.F.2 - Plan de sécurité.	33	
- Transports de personnalités autres que le Chef de l'Etat et le Chef du Gouvernement	34	20
- Transports de diplomates	34	21

<u>CHAPITRE X</u>		
<u>Transports divers de personnel.-</u>		
- Croix Rouge Française	34	22
- Ressortissants Etrangers internés politiques	35	23
- I.A.P.T. Indésirables - détenus etc ...	35	24
- Travailleurs Etrangers	36	25
- Manifestations et rassemblements divers	36	26
- Colonies de vacances	37	
- Vendangeurs	37	27

	<u>Pages</u>	<u>Tableaux</u>
<u>CHAPITRE XI</u>	!	!
<u>Transports spéciaux de matériel et de marchandises.-</u>	!	!
- Phosphate de France sur la Hongrie	37	!
- Transports du Ravitaillement National	38	!
-----	!	!
<u>CHAPITRE XII</u>	!	!
<u>Divers .-</u>	!	!
- Répartition de wagons vides au titre de dépannage d'entreprises, d'usines etc ...	39	28
- Contrôle des wagons servant au transport des vins	39	!
- Prélèvement de locomotives à vapeur par les Autorités Italiennes.	40	!
- Suspensions et restrictions de trafic	40	!
- Accidents graves - Attentats	41	!
-----	!	!

C H A P I T R E I

ORGANISATION INTERIEURE DE LA DELEGATION TECHNIQUE

PERSONNEL

Le 1er Mars 1943, M. Jules SCHUTZ, Inspecteur Principal est remis à la disposition de la région EST en vue d'un stage de 4 mois environ.

Pour son remplacement la région EST met à la disposition de la Délégation Technique S.N.C.F. de VICHY, M. de VERDELHAN des MOLLES, Inspecteur Divisionnaire qui prend possession de son poste fin février 1943.

A la fin de son stage M. Jules SCHUTZ ne revient pas à Vichy et M. de VERDELHAN des MOLLES est confirmé dans son nouvel emploi.

Les nouvelles facilités accordées pour le franchissement de la ligne de démarcation à partir du mois de Mars 1943 amènent la suppression de la plupart des transports de rapatriement par trains complets et voitures spécialisées et en général de tous les convois collectifs de personnel organisés pour le franchissement de la ligne de démarcation.

D'autre part, l'armée de l'Armistice étant supprimée il ne subsiste comme transports militaires que des transports restreints d'éléments de la Garde, de Gendarmerie et de la Police Nationale.

Il en résulte pour la Délégation Technique une certaine réduction de son activité qui entraîne elle même une réduction corrélative du personnel qui y est employé.

A partir de ce moment plusieurs agents sont remis successivement à la disposition de la Région Sud - Est soit : 1 facteur aux écritures - 1 expéditionnaire - 1 dessinateur projeteur - 1 contrôleur technique principal.

En outre, un expéditionnaire détaché à l'Ecole des Travaux Publics à Paris n'est pas remplacé.

C H A P I T R E II

TRANSPORTS DE RAPATRIEMENT DE ZONE NON OCCUPEE VERS ZONE

OCCUPEE RESERVEE

REFUGIES A
DESTINATION
DE LA ZONE
occupee
RESERVEE.

Les transports commencés en Avril 1942 se poursuivent dans les mêmes conditions qu'antérieurement pendant le 1er trimestre 1943.

Des programmes mensuels de transport de réfugiés sont établis pour les mois de Janvier Février Mars et Avril. Toutefois, le 16 mars 1943, la Direction des Réfugiés annule les programmes de Mars et Avril en indiquant que ces transports seront repris dans un prochain programme prévu par trains complets.

Sur ces entrefaits de nouvelles facilités sont apportées aux conditions de franchissement de la ligne de démarcation. Les rapatriements de réfugiés par convois collectifs ne sont pas repris et la Délégation Technique n'a plus à intervenir pour ces transports.

Ainsi qu'il résulte du tableau n° 1 ci-joint, le total des réfugiés rapatriés en zone occupée réservée pendant le 1er trimestre 1943 s'élève à 4.607 personnes dont 929 par train complet et 3.578 par voitures spécialisées ce qui porte le total général des réfugiés de cette zone rapatriés à 32.927 dont 23.029 par trains complets et 9898 par voitures spécialisées.

Le tableau n°1 donne la récapitulation mensuelle de ces transports.

**RAPATRIEMENT
D'ADMINISTRATIONS
DIVERSES**

-
- 1°) MESSAGERIES MARITIMES : de Marseille sur Paris
 Personnel : Voitures spécialisées au tr. 52 les 1er 5 et 9
 Février
 Archives : 2 K.

 - 2°) SOCIETE GENERALE : Service du Mouvement des titres de La Bourboule à Paris.
 Personnel : Voiture spécialisée au tr. 1114/1014 du 27 Mai
 Archive : 7 wagons du 24 au 27 Mai

 - 3°) BUREAU CENTRAL DE LA TRESORERIE AUX ARMEES :
 de Néris-les-Bains à Paris.
 5 wagons d'archives et matériel le 10 Mars.

 - 4°) COMMISSARIAT GENERAL AUX SPORTS : de Vichy
 et Chatel-Guyon à Paris

 4 wagons les 15 et 25 Mars , 1 wagon le 25 Avril

 - 5°) ECOLE NATIONALE D'EQUITATION : de Tarbes, Pau,
 Auch et Montauban à Fontainebleau

Rassemblés à Toulouse, les éléments de Tarbes Pau et Auch y forment un train spécial qui enlève au passage les éléments de Montauban :
 wagnage :

Gares	Voitures	WAGONS COUVERTS		Plats H.C.	Total
		Hommes	Chevaux et matériel		
Pau	1 AB		7 K.	5	13
Tarbes	1 AB+1 C	1 K	22 K.	5	30
Auch			1 K.		1
Montauban			5 K.		5
	3	1	35	10	49

6°) SERVICE DE LA DIRECTION DE L'ALGERIE : de Vichy à Paris

2 wagons d'archives et bagages le 13 Avril

7°) SECTION CUIR DE L'O.C.R.P.I. ET DU C.G.O. DU CUIR

300 tonnes d'archives et matériel à destination de Paris-Bercy
20 tonnes à destination d'Angers sont enlevés à Lyon du 15 Avril au 15 Mai.

8°) MINISTERE DE LA JUSTICE : de Vichy à Paris

7 wagons couverts d'archives matériel et bagages en G.V. enlevés en 4 échelons du 8 au 14 Mai.

9°) SERVICE DES MARCHES DE L'AVIATION : de Roanne à Paris

Personnel : trois groupes de 27, 58 et 15 par forçement des trains 1018 du 10 Mai (1 A3 B5)
MB/1012 du 18 (1 B9 My)
MB/1012 du 19 (1 A3 B5)
Matériel : 5 wagons couverts.

10°) CHAMBRE DES DEPUTES : de Riom à Paris

58 fonctionnaires par train 1112/1012 du 12 Avril.

1°/ DEMOBILISES SANITAIRES EX-PRISONNIERS .-

**RAPATRIEMENT
DE DEMOBILISES**

Le rapatriement en convois organisés de cette catégorie de démobilisés se poursuit pendant le 1er trimestre 1943, les conditions de franchissement de la ligne de démarcation sont assouplies la Délégation Technique n'intervient plus dans ces transports.

2°/ DEMOBILISATION DE L'ARMEE DE L'ARMISTICE .-

La démobilisation immédiate de l'Armée Française de

de l'Armistice prescrite par les Autorités d'Occupation le 27 Novembre 1942 a nécessité des transports massifs de rapatriement de démobilisés tant à l'intérieur de la zone libre que de zone libre sur zone occupée.

Dans l'impossibilité pour l'autorité militaire française d'établir des titres de parcours réguliers et d'organiser les départs, les démobilisés ont été transportés isolément soit par les trains réguliers forcés au maximum soit par des trains spéciaux de rapatriement.

Pendant la période du 28 Novembre au 5 Décembre 1942, 65 trains spéciaux ont été mis en marche pour ces transports. En estimant à environ 1.000 démobilisés l'effectif de chaque train, le total des démobilisés transportés s'élèverait ainsi à environ 65.000

A la suite de ces transports les Services de la Marine nous ont demandé le rapatriement d'inscrits maritimes de familles de marins démobilisés et de leur bagages.

Ces transports commencés en Janvier 1943 se sont poursuivis jusqu'en Mars 1943.

Les acheminements ont été réglés en accord avec le Service Central du Mouvement soit par trains spéciaux soit par voitures spécialisées.

Le tableau n° 2 donne la récapitulation mensuelle des effectifs transportés pour chaque catégorie.

CHAPITRE III

TRANSPORTS DE RAPATRIEMENT DE PRISONNIERS A DESTINATION DE LA ZONE SUD

**PRISONNIERS
BLESSES OU MA-
LADES RAPATRIÉS
D'ALLEMAGNE PAR
RAMES SANITAI-
RES**

A - PRISONNIERS BLESSES OU MALADES

Les transports de prisonniers malades rapatriés d'Allemagne se poursuivent en 1943 dans les mêmes conditions qu'antérieurement. Les 4 rames sanitaires de la zone Sud font la navette entre l'Allemagne et Châlon s/Saône. La plupart des trains en charge sont triés à cette gare et fractionnés en deux tranches Zone Nord et Zone Sud. La tranche pour la zone Sud est dirigée en principe sur Lyon-Brotteaux où à lieu le débarquement.

TRANSPORTS DE
MALADES DEMAN-
DES PAR LE
SERVICE DE
SANTE.

Les transports de malades ou blessés militaires se poursuivent en 1943. Ils s'effectuent comme précédemment au moyen de rames sanitaires et de voitures spécialisées.

Le tableau n° 3 donne la récapitulation mensuelle par catégorie des transports sanitaires effectués en Zône Sud.

B - PRISONNIERS VALIDES .-

PRISONNIERS
RAPATRIES AU
TITRE DE LA
RELEVE

Les transports de prisonniers libérés dits " au titre de la relève " se poursuivent en 1943, soit par trains complets soit par voitures spécialisées remis à Châlon sur Saône pour la Zône Sud.

La plupart des convois sont dirigés comme précédemment sur les Centres de démobilisations de Sathonay, Roanne et Pont-de-Claix

Le tableau n° 4 donne la récapitulation mensuelle de ces transports.

MILITAIRES
FRANCAIS RA-
PATRIES DE
TUNISIE.

Au cours des opérations de guerre en Tunisie les Autorités Germano-Italiennes rapatrient via l'Italie et l'Allemagne quelques groupes de militaires français faits prisonniers ou qui se sont rendus volontairement.

Les groupes à destination de la zône Sud remis à Châlon s/Saône sont dirigés sur le centre de démobilisation de Roanne.

Le nombre des militaires transportés dans ces conditions pendant les mois de Février Mars 1943 s'élève au total à 410.

CHAPITRE IV

EVACUATION DES POPULATIONS DES ZONES BOMBARDEES ET DES CENTRES
MENACES DU LITTORAL MEDITERRANEEN

EVACUATION DES
ENFANTS DES
GRANDES VILLES
DU LITTORAL ME-
DITERRANEEN

Une conférence a lieu le 27 Février 1943 au Secrétariat d'Etat à la Famille à laquelle M. SCHUTZ, Chef de la Délégation Technique est convoqué. Elle a pour but d'examiner dans quelles conditions pourra être réalisée l'évacuation des enfants des centres suivants : Port-Vendres, Sète, Marseille (en partie) Toulon et La Seyne (en totalité)

Les mesures d'évacuation peuvent se décomposer en mesures préventives et en mesures d'exécution, ces dernières pouvant intervenir le cas échéant sans délai.

Le Gouvernement décide d'appliquer sans plus tarder la première de ces mesures. Elle concerne en premier lieu les enfants de 6 à 13 ans (catégorie J2) Le nombre des enfants de cette catégorie est en ce qui concerne Toulon de 12 à 14.000

Les transports sont organisés comme suit :

- Ceux à faible distance (départements limitrophes par exemple) sont effectués à la demande des organismes locaux et en accord avec les Chefs d'Arrondissement intéressés.
- Ceux à longue distance sont réalisés soit par trains spéciaux soit par voitures spécialisées dans les conditions suivantes : Les trains spéciaux sont utilisés au maximum (700 à 1.000 enfants) Ils sont demandés avec un préavis de six jours pour permettre leur constitution dans des conditions normales.
- Les voitures spécialisées sont utilisées de bout en bout (80 enfants minimum) Elles sont demandées avec un préavis de 4 jours et les trains réguliers d'acheminement sont fixés par la S.N.C.F.

Le tableau n° 5 donne le relevé des transports effectués.

Bien que l'intention primitive des autorités ait été de forcer les familles à se séparer des enfants classés J2, notamment en leur refusant le renouvellement des titres d'alimentation, cette évacuation n'a pas été réalisée, si l'on met à part un train de 800 enfants au lendemain du bombardement de Toulon (25 XI 43) les effectifs transportés sont insignifiants.

EVACUATION DES
POPULATION DES
CENTRES MENACES
DU LITTORAL
MEDITERRANEEEN

Par lettre du 13 Février 1943, la Direction des Réfugiés nous demande d'étudier et prévoir l'extention à la zone d'opérations du littoral méditerranéen de l'éloignement et de la dispersion des populations résidant dans les villes côtières (Marseille, Toulon, Sète, Perpignan, Port-Vendres, etc ...) susceptibles d'être fréquemment bombardées et dont la présence n'est pas indispensable à la vie économique, administrative ou sanitaire des dites localités.

En vue d'encourager l'exode volontaire des populations des facilités sont consenties aux évacués dans les mêmes conditions que pour la zone Nord (Côtes de l'Atlantique et Mer du Nord) La Délégation Technique sert d'intermédiaire entre le Service Central du Mouvement et la Direction des Réfugiés pour l'accord à réaliser.

Une conférence se tient le 15 Avril 1942 à la Direction des Réfugiés à laquelle M. SCHUTZ, Chef de la Délégation Technique est convoqué.

L'évacuation massive des villes importantes de la zone menacée du littoral méditerranéen y est examinée. Cette évacuation est susceptible d'être réalisée inopinément soit, à la suite d'un raid aérien, soit sur l'ordre du Commandant des troupes d'opérations.

Le programme comporte l'étude de courants de transports partant des différents Centres visés et aboutissant aux départements de correspondance choisis pour chacun. La S.N.C.F est chargée d'établir un certain nombre de marches de trains spéciaux dont les itinéraires et la densité sont fixés en tenant compte des sujétions imposées par le Commandant des troupes d'opérations.

Les Arrondissements d'Exploitation de Valence, Marseille et Nîmes discutent sur place avec les Préfectures les mesures d'ordre locales: Choix des points d'embarquement dans les lieux menacés et leur périphérie. Eclatement des convois dans les départements de correspondance etc ...

Le programme général est établi à Vichy par l'intermédiaire de la Délégation Technique.

Le tableau n° 6 donne la liste des départements de correspondance.

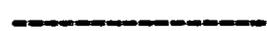
Le tableau n° 7 donne le relevé des transports effectués.

Ici encore, on ne saurait considérer les transports effectués comme un commencement d'exécution.



C H A P I T R E V

MOUVEMENTS MILITAIRES ET DE MAINTIEN DE L'ORDRE



I - ORGANISATION DES SERVICES DE LA DEFENSE TERRESTRE .-

Après la démobilisation de l'Armée de l'Armistice, l'Etat-Major de l'Armée était remplacé par l'Organe Liquidateur de l'Armée (O.L.A.)

Le 4° Bureau était maintenu dans cet organe avec un effectif réduit.

Ultérieurement, l'O.L.A. est transformé en " Services Liquidateurs de la Défense Terrestre " (S.L.D.T.) dans lesquels le Bureau " B " prend les attributions du 4° Bureau (Transports - Ravitaillements - Travaux).

La Commission Centrale des Chemins de fer est maintenue mais les Commissaires Militaires des Régions S.E. et S.O. disparaissent.

Les Etats-Majors de Division Militaire sont remplacés par des Commissariats Régionaux Militaires ayant les mêmes sièges que les anciennes D.M.

II - ORGANISATION DES SERVICES " TRANSPORTS " DE LA POLICE .-

Au début de 1943, il est créé au Secrétariat Général à la Police, une section du Maintien de l'Ordre (S.M.O.) chargée spécialement de l'emploi, de la mise en place et du ravitaillement de toutes les unités chargées du maintien de l'ordre.

En Août 1943, la S.M.O. prend le nom de Service Technique du Maintien de l'Ordre (S.T.M.O.)

Ce Service n'est qu'un organe de Cabinet. Les besoins devenant de plus en plus importants et plus impérieux, on crée un organe de direction, responsable de toutes les questions relatives aux transports relevant du Ministère de l'Intérieur, susceptible de centraliser toutes les demandes et de simplifier les rapports entre le Ministère de l'Intérieur et la S.N.C.F.

C'est la 3^o Sous-Direction (Armement et Transports) des Services Techniques de la Police, qui est chargée de cette tâche.

Cette Sous-Direction comprend essentiellement deux bureaux, l'un : Armement, l'autre : Matériel de transport (auto-et hippo) et deux grands services, celui des carburants et ingrédients de toute nature et celui des transports.

Ce dernier Service est divisé en 3 sections :

- 1^o/ - Transports par V.F. d'unités constituées.
- 2^o/ - Transports V.T.
- 3^o/ - Transports de détail et de ravitaillement.

Il est seul habilité pour traiter avec la S.N.C.F. toutes les questions de principe et les problèmes de transports.

Toutefois, ce service ne se substitue pas au S.T.M.O qui reste, par délégation du Sous-Directeur, chargé d'assurer les mouvements urgents d'unités isolées et des groupements constitués de Garde, de Gendarmerie et de Police.

III - ORGANISATION DES TRANSPORTS V.F. DU SECRETARIAT D'ETAT A LA DEFENSE

(D.M. 148 - O.L.A/4 du 17 Décembre 1942)

A - Transports en période normale.- Sont réglés dans les mêmes conditions que précédemment, soit par l'O.L.A., soit par les Commissariats Régionaux Militaires, suivant leur importance.

B - Transports du Maintien de l'Ordre .- Lorsqu'ils sont importants, ces transports sont réglés par l'O.L.A.

NOTA - En avril 1943, l'exécution de ces transports est confiée au Secrétariat Général à la Police (voir § IV ci-après)

a) - Organes de Commandement et de régulation implantés :

L'organisation est la suivante :

Après de chacune des D.T. Vichy, Lyon et Toulouse, l représentant de l'O.L.A. assisté d'un officier de la Garde.

Sur le territoire de chaque Commissaire Régional, un membre du 4° Bureau de ce Commissariat, jouant le rôle de régulateur d'enlèvement ou de débarquement et disposant de régulateurs civils en mission temporaire, pour la mise en place éventuelle de postes de régulation en cours de transport.

b) - Itinéraires .-

Les transports sont effectués suivant les itinéraires définis dans le Plan du Maintien de l'Ordre.

C - Transports de ravitaillement .-

- A l'intérieur d'un même Commissariat Régional, sont réglés par le Commissaire Régional en accord avec l'Inspecteur Principal accrédité.

- Entre deux Commissariats Régionaux, sont réglés par l'Organe Liquidateur de l'Armée.

D - Transports sanitaires .- Sont réglés par l'O.L.A.

IV - ORGANISATION DES TRANSPORTS DU SECRETARIAT GENERAL A LA POLICE

(Instruction 164 - SG Pol./S.M.O. du 14 Avril 1943)

A - Inspecteurs Principaux accrédités .-

Des Inspecteurs Principaux, Chefs d'Arrondissement sont accrédités pour l'ensemble du territoire national, auprès des Intendants Régionaux de Police, dans les mêmes conditions que pour les Divisions Militaires.

B - Transports en période normale .-

Sont réglés dans des conditions analogues à celles prévues pour les transports du Secrétariat d'Etat à la Défense, et suivant leur importance :

- soit par l'Intendant Régional de Police en accord avec l'Inspecteur Principal accrédités,

- soit par le S.T.M.O. en accord avec la D.T. Vichy

C - Transports de matériel et d'approvisionnements .-

Sont réglés suivant leur importance, soit par l'Etablissement ou Service intéressé ou l'Intendant Régional de Police en accord avec l'Inspecteur Principal intéressé, soit par le S.T.M.O en accord avec la D.T. Vichy.

D - Transports du Maintien de l'Ordre en cas de troubles .-

a) - Transports de faible importance.- Moins d'un train - Sont réglés comme les transports en période normale

b) - Transports importants .- Sont réglés par le S.T.M.O.

Organes de Commandement et de Régulation .- Un Représentant de le S.T.M.O. est placé auprès de chacune des Délégations Techniques.

Itinéraires .- Les itinéraires à utiliser sont ceux précédemment définis dans le plan de transport du Maintien de l'Ordre.

c) - Ravitaillements.- Sont prescrits par les Services intéressés en accord avec le S.T.M.O.

d) - Evacuations sanitaires .- Sont réglés par le S.T.M.O. qui utilisera les trains sanitaires qui pourraient être mis à sa disposition.

E - Convention du 1er Septembre 1943 .-

2 conventions sont conclues entre le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur et la S.N.C.F., l'une pour le transport des marchandises et du matériel, l'autre pour le transport des personnes.

Ces conventions admettent au bénéfice du paiement différé, ces transports, effectués avec déclaration d'expédition signée par l'expéditeur et visée par les fonctionnaires habilités à les délivrer, pour le matériel, et avec bon de transport, pour les personnes.

Certains transports bénéficiaient déjà de ce régime (réfugiés, étrangers expulsés, refoulés, indésirables).

F - Priorité à accorder aux transports de Police .-

l'Arrêté du 10 Novembre 1942 modifiant l'Arrêté du 15 Novembre 1940 a introduit dans les transports exécutés par priorité absolue, aussitôt après les transports militaires allemands, les transports militaires français, de police et de gendarmerie exécutés en zone non occupée.

Cette priorité est appliquée aux transports de détachements ou d'unités constituées avec leur matériel.

Pour les transports de matériel seul, les services de

la Police ne peuvent en bénéficier, n'utilisant pas les déclarations d'expédition du modèle spécial à bande de couleur.

En attendant que cette question soit mise au point par le Secrétariat Général aux Communications, ces transports de matériel sont effectués à l'aide de fiches de dépannage ou de dérogations délivrées par la Direction des Transports.

V - MATERIEL ROULANT .-

1°/ - Rames-types .- Aucune disposition nouvelle n'est prise pour ce qui concerne les rames-types, les unités à enlever ne nécessitant pas un train complet, en général.

Il est préférable de s'en tenir à la formation des rames à la demande.

2°/ - Matériel roulant nécessaire pour les transports de M.O.

Les transports envisagés étant d'un volume réduit, et les éléments de base nous faisant défaut (nombre et stationnement des G.M.R. et escadrons de garde) nous ne pouvons procéder à la détermination du matériel roulant nécessaire en cas d'application du plan de M.O.

Nous continuons toutefois, à établir les situations périodiques du matériel roulant disponible, aux ler et 16 de chaque mois.

VI - RESEAU TELEPHONIQUE SPECIALISE .-

Par note du 2 Décembre 1942, l'Etat-Major de l'Armée, 4° Bureau faisait connaître qu'il allait mettre à disposition des P.T.T. les circuits utilisés pour la constitution du réseau téléphonique spécialisé.

Il demandait si la S.N.C.F. envisageait de maintenir en totalité ou en partie ce réseau pour son service.

La majeure partie du réseau est maintenue pour le service de la S.N.C.F. avec quelques modifications et création de certaines relations nouvelles, pour faciliter les liaisons entre D.T. et avec les Arrondissements.

Les standards spécialisés sont supprimés, l'aboutissement des circuits étant reportés sur les standards S.N.C.F.

VII - EQUIPES MOBILES DE REPARATIONS DE VOIES FERREES .-

A la suite d'une correspondance que nous échangeons en Avril 1943 avec le Commissaire Militaire de la C.C. et le Secrétariat Général à la Police, ce dernier nous fait connaître, par lettre du 2 Juin 1943, qu'il décide de maintenir toutes les dispositions prévues pour la mise sur pied des équipes mobiles de réparations. Les Préfectures sont chargées d'apporter à ces équipes, l'appui dont elles ont besoin, en particulier

pour ce qui concerne leur renforcement en moyens de transport, de ravitaillement en essence et en main d'oeuvre civile.

Le Secrétariat Général à la Police demande en outre d'envisager l'extention de l'organisation en zone Nord.

Nous donnons d'une part, les instructions aux D.T. pour la zone Sud, et transmettons à M. Le Directeur du Service Central du Mouvement la demande du Secrétariat Général à la Police pour la zone Nord.

Par la suite nous sommes avisé qu'une organisation d'équipes de district et de trains-parcs existe en zone Nord et que, sur demande des Autorités d'occupation, cette organisation était étendue à la zone Sud.

Nous annulons alors les instructions précédemment données aux D.T.

Une conférence réunie à Paris au Service Central des Installations Fixes, le 2 Juillet 1943 met au point cette question et décide de demander au Secrétariat Général à la Police de maintenir, dans la nouvelle organisation l'appui à apporter à ces équipes.

Le Secrétariat Général à la Police donne son accord à ses dispositions.

VIII - ACCESSOIRES D'EMBARQUEMENT .-

Les Délégations Techniques Lyon et Toulouse fournissent aux Délégations Allemandes, en Janvier 1943, un inventaire des rampes mobiles et ponts de chargement entreposés en zone Sud.

Les accessoires d'embarquement sont utilisés par les troupes d'occupation. Nous ne pouvons suivre leur répartition.

IX - STAGE DES OFFICIERS DE LA POLICE .-

En Décembre 1943 nous préparons, en accord avec les Services du Secrétariat Général à la Police, un stage d'information technique à l'usage d'officiers et de fonctionnaires de la Garde, de la Gendarmerie et de la Police (G.M.R.)

Ce stage est prévu pour avoir lieu à Paris, en Janvier 1944

X - TRAVAUX EFFECTUES EN ZONE SUD POUR LE COMPTE DU S.M.C.F.-

A la suite de la démobilisation de l'Armée de l'Armistice, le 4^o Bureau de l'E.M.A. décide de poursuivre, en principe et suivant les possibilités, les travaux commencés et de différer les travaux non commencés.

Divers travaux, concernant d'une part l'amélioration de la ligne St-Sulpice-Gannat et d'autre part l'amélioration des moyens d'embarquement, sont poursuivis pendant l'année 1943 à un rythme ralenti en raison des attributions réduites de monnaie-matières.

Liquidation de cantines de gares .- Un certain nombre de cantines de gares sont reprises par la S.N.C.F., après accord de l'O.L.A. Bureau " B ", contre remboursement à l'E.M.A. au compte du S.M.C.F. de la dépense engagée lors de leur construction

Entretien des installations du S.M.C.F.- Est effectué dans les mêmes conditions que pendant l'année 1942.

XI - CREDITS .-

Nous continuons à assurer la transmission des demandes de crédits, devis et mémoires, ainsi que des états périodiques (état mod. 2, états des demandes d'avances trimestriels devis sommaires des travaux d'entretien.)

A partir de Mars 1943, en raison de l'assouplissement de la ligne de démarcation, ces documents sont centralisés à Paris, par les Services Régionaux S.E. et S.O. et par le Service Central des Installations Fixes.

XII - AFFAIRES DIVERSES .-

A - Chargements à Cheval .-

Nous sommes tenus au courant d'un nouveau procédé de chargement de véhicules motorisés, à cheval sur deux wagons, prescrit par la H.V.D.

Ce procédé de chargement est appliqué sur l'ensemble de la S.N.C.F.

B - Transports sanitaires .-

1) - Désarmement de trains sanitaires .- Sur demande du Service Central du Mouvement en Décembre 1942, et après entente avec l'O.L.A., 4 trains sanitaires, sur les 6 garés en zone libre devaient être désarmés (n° 316 - 476 - 573 - 574)

Seuls devaient être maintenus les 2 trains n° 161 et 163 et les 11 voitures aménagées pour les évacuations intrarégionales.

Une partie de la rame 163 a été utilisée pour former une nouvelle rame destinée à remplacer en Z.O., la rame n° 362 considérée comme prise de guerre par les autorités d'occupation.

En fait, les rames 161 et 163 ont été envoyées en Z.O. les 8 et 9 Décembre 1942, sur demandes des Allemands.

Les rames 573 et chirurgicale, ont été retenues par eux aux Gravanches d'abord, puis envoyées à Villeneuve-St-Georges, malgré une intervention de la D.S.A. effectuée en

Février 1943 pour obtenir le maintien à notre disposition des rames 163 - 573 et chirurgicale.

2) - Cession à la Croix-Rouge Française des Rames sanitaires .- Dans une réunion tenue à Paris le 10 Mars 1943, entre les représentants des Administrations intéressées, est examiné le transfert à la Croix-Rouge Française des 4 rames placées à Villeneuve St-Georges sous la surveillance des allemands.

Un projet de convention entre la Croix-Rouge et la S.N.C.F. est établi, comprenant également les 11 voitures sanitaires garées en zone Sud.

Par la suite, l'O.L.A. nous avise que le Commandant Ouest des troupes d'occupation se désaisissait de l'affaire des 4 rames, au profit de la Commission d'Armistice de Wiesbaden

Le 14 Mai, le S.C.M. fait connaître que les Autorités d'Occupation paraissent avoir pris une option sur ce matériel et qu'il n'est plus possible de le réintégrer au parc S.N.C.F. Il demande que les 11 voitures aménagées soient remises sans délai à notre disposition pour leur éviter le même sort.

L.O.L.A. ne donne pas son accord et demande le maintien en service de ces 11 voitures.

Par la suite, le 13/8/1943, les 2 voitures garées à Lyon et Macon sont dirigées sur Villeneuve-St-Georges pour être mises à disposition du Service de la Protection contre les actions de guerre.

3) - Réparation et entretien des rames et voitures sanitaires .- Nous suivons au cours de l'année 1943 diverses questions concernant l'entretien et les réparations des rames et voitures sanitaires, et notamment des 4 rames sanitaires en service pour les rapatriements sanitaires d'Allemagne. (n° 160 528 - 529 et 530.)

CHAPITRE VI

CHANTIERS DE LA JEUNESSE

1°/ MESURES D'ENSEMBLE .-

L'ampleur du mouvement des éléments des C.J. en 1943 a conduit à réaliser, par paliers successifs une organisation pour la commande et la régulation des transports.

Une liaison étroite a été réalisée entre le D.T. Vichy et le Commissariat Général des C.J. à Chatelguyon, soit directement soit par le bureau de liaison des C.J. à Vichy.

Tous les transports concertés d'une part, les transports effectivement exécutés d'autre part, font l'objet d'un compte rendu journalier adressé à la D.T. Vichy par les D.T. Lyon et Toulouse. Un contrôle avec pointage est fait de concert avec le Commissariat Général des C.J., un état récapitulatif mensuel est envoyé au Service Central du Mouvement.

D'autre part, à partir du 8/6/43, est installé auprès de chacune des D.T. de Lyon et de Toulouse, un régulateur dont le rôle est de transmettre et d'étudier, de concert avec la D.T. intéressée, les demandes de transport, d'en suivre l'exécution et de donner, aux Commissariats Régionaux et aux Groupements les ordres nécessaires à la bonne exécution.

Les éléments transportés reçoivent un n° d'identification composé : a) d'un indice :

- A ou B pour les transports d'Agriculteurs ou de Vignerons
- T.A. pour les transports de Jeunes envoyés en Allemagne
- T.F. pour les transports de Jeunes envoyés aux Chantiers
TOUT
- T.U. pour les transports de Jeunes envoyés à l'Industrie
Française
- T.S. pour les transports spéciaux divers
- D. pour les transports nécessités par la dissolution ou
le changement d'implantation des Chantiers.

b) deux chiffres : n° du Groupement

c) deux autres chiffres : n° d'ordre de l'élément

Le tableau n° 5 donne la récapitulation Générale de tous les transports de détachements ou d'unités constituées des C.J.

2°/ - TRANSFERT DES CHANTIERS DE LA JEUNESSE DE LA FRONTIERE SUD, SUR LES DEPARTEMENTS DU CENTRE DE LA FRANCE, SUR ORDRE DES AUTORITES D'OCCUPATION.-

Le 10 Mars 1943, au cours d'une visite à M. SCHUTZ, M. Le Commissaire ZIEGLER, du Commissariat Général de Chatel-Guyon, fait connaître que cet organisme vient de recevoir l'ordre des Autorités d'occupation de transférer dans les départements du Centre de la France les Groupements de Jeunesse implantés dans les départements de la frontière Sud.

Le programme envisagé comporte l'évacuation de 11 Groupements plus 4 magasins et écoles régionales assimilables à des groupements.

Une première évaluation sommaire des besoins V.F. fait ressortir l'importance totale des transports à effectuer à :

- 15.000 hommes
 - 1.455 animaux
 - 1.230 véhicules hippomobiles
 - 540 véhicules automobiles
 - 22.500 tonnes de matériel divers
- devant nécessiter l'emploi de 3.500 wagons environ.

Toutefois, on prévoit que le nombre de trains spéciaux à mettre en marche ne sera pas très important, les opérations étant envisagées de la manière suivante pour chacun des groupements à déplacer :

- a) - Envoi d'un détachement précurseur de 50 à 60 hommes devant constituer l'équipe de déchargement à l'arrivée (transport par voiture spécialisée)
- b) - Expédition le 1er jour d'un élément de tête comportant 1 K pour chevaux et 2 ou 3 plats pour camionnettes et cuisine-roulante.
- c) - Chargement quotidien de 10 à 20 wagons de matériel, cette rame devant être acheminée par succession de trains P.V. réguliers.
- d) - Le gros de l'effectif sera fractionné en groupes correspondant à une voiture spécialisée.

Le Commissariat Général des Chantiers de la Jeunesse désigne un Commissaire/d^{es} Services (M. ZIEGLER) pour remplir les fonctions de Commissaire Régulateur d'embarquement chargé d'assurer une liaison étroite entre le S.N.C.F. et les organes C.J.F. de manière à utiliser au maximum les moyens mis à la disposition des Chantiers. Il est également prévu que les enlèvements seront effectués sur le plan régional par entente directe entre les représentants des groupements C.J.F. expéditeurs et les Chefs d'Arrondissement intéressés.

Les transferts prévus intéressent les groupements des Provinces PYRENEES-GASCOGNE, LANGUEDOC et PROVENCE.

A - TRANSFERT DES GROUPEMENTS DE LA PROVINCE PYRENEES-GASCOGNE

Ces groupements sont au nombre de 6 auxquels il faut ajouter l'Ecole Régionale et le Magasin Régional de TOULOUSE.

- Groupement n° 26 à St-Gaudens à transporter en 1ère urgence
- 27 à Foix d°
- 28 à St-Girons d°
- 30 à St-Pé-de-Bigorre d°
- 31 à Arudy d°
- 38 à Argelès-Gazost d°
- Ecole Régionale de Toulouse en 2ème urgence
- Magasin Régional de Toulouse d°

Le début des mouvements à effectuer en lère urgence est primitivement fixé au 10 Mars, mais en raison de leur importance et du court délai imparti, les autorités d'occupation acceptent le report au 20 mars. Les groupements devront être évacués au plus tard le 4 Avril 1943.

Les premiers transports donnent lieu à un certain flottement, des destinations étant changées par ordre des autorités allemandes après la mise en route des premiers détachements; c'est ainsi que le 1er détachement n° 30, déjà embarqué à Gaillac doit être réembarqué et dirigé sur Tulle.

La destination du groupement 28 (primitivement fixée à St-Geniès-de-Dordogne) est modifiée 3 fois en cours de transport, et les 3 premiers éléments doivent être arrêtés en cours de route avant d'être dirigés sur Thiviers. Par suite, les embarquements à St-Girons sont suspendus pendant 48 heures.

La destination du groupement 38 (primitivement fixée à Souillac) est également modifiée 3 fois avant d'être fixée définitivement à Nontron.

Le groupement 26 à destination d'Aubusson est, en cours de transport dévié sur Felletin.

Nous intervenons de façon pressante auprès du Commissariat Général des C.J. afin qu'aucun mouvement ne soit amorcé vers un Centre de repliement avant que cette implantation nouvelle n'ait été agréée par les autorités d'occupation.

A partir du 25 Mars, les transports s'exécutent de façon satisfaisante, à la cadence prévue. Des rapports quotidiens reçus de la D.T. Toulouse, il ressort que tous les Services de l'Exploitation se trouvent satisfaits de la manière dont sont mis sur pied et exécutés les programmes de repliement, grâce à la collaboration constante entre les Arrondissements et les Chefs des Groupements délégués auprès d'eux.

Malgré les courts délais entre la demande et le commencement du chargement, le matériel est fourni, à peu de chose près dans les conditions demandées, et utilisé au mieux des possibilités.

Le gros des transports (personnel et matériel) prend fin comme prévu le 4 Avril. A partir de cette date, chaque groupement expédie à intervalles divers de petits groupes de wagons, transportant le reliquat du matériel stocké dans les parcs d'embarquement.

Le tableau n° 9 indique pour chaque groupement, et par gare d'embarquement, l'importance en wagons, des transports exécutés.

Ces groupements sont au nombre de 6 auxquels il faut ajouter le Commissariat Régional et le Magasin Général Sanitaire de Montpellier, et l'Entrepôt Régional de Montpellier avec son annexe du Vigan.

Ces groupements à transporter en 2ème urgence sont les suivants :

- Groupement n° 6 à l'Ardoise
 - 18 à Le Vigan
 - 23 à St-Pons
 - 24 à Lodève
 - 25 à Le Bousquet d'Orb
 - 45 à Anduze

Les mouvements commencent le 23 Mars et se terminent le 22 Avril Ils s'exécutent suivant les programmes prévus et de façon très satisfaisante.

Toutefois, l'évacuation des Services régionaux (Commissariat Régional, Entrepôt, etc ...) ne commencent qu'à partir du 15 Avril et s'exécutent à une cadence très lente (2 à 3 wagons par jour) jusqu'au 18 Juin 1943.

Le tableau n° 10 indique pour chaque groupement et par gare d'embarquement l'importance en wagons, des transports exécutés.

C - TRANSFERT DES GROUPEMENTS DE LA PROVINCE PROVENCE .-

Ces groupements à transporter en 2ème urgence sont les suivants :

- Groupement n° 15 à St-Raphaël et Agay
 - 16 à Le Muy
 - 17 à Hyères
 - 46 à Le Luc-le-Canet-Gonfaron

Les transports sont réglés par entente directe entre le 8° Arrondissement d'Exploitation Sud-Est et le Commissariat Régional des Chantiers de la Jeunesse à Marseille.

Les mouvements s'effectuent aux dates ci-après :

! GROUPEMENT !	! DATES !		! DESTINATION !
	! du !	! au !	
! n° 15 St-Raphaël - Agay !	! 20/3/1943 !	! 24/5/1943 !	! Romans-B.-de-Péage !
! n° 16 Le Muy !	! 31/3/1943 !	! 6/5/1943 !	! Manosque !
! n° 17 Hyères !	! 13/3/1943 !	! 29/5/1943 !	! Mérindol !
! n° 46 Le-Luc-le-Canet- ! Gonfaron !	! 13/5/1943 !	! 29/5/1943 !	! Poligny !

Le tableau n° 11 indique pour chaque groupement et par gare d'embarquement l'importance en wagons des transports exécutés

3°/ - MAIN D'OEUVRE FOURNIE A L'AGRICULTURE ET AUX SALINES

TRAVAUX
AGRICOLES

Le Commissariat Général des Chantiers de la Jeunesse nous remet le 6 Mai 1943 le programme d'ensemble des transports auxquels donne lieu la participation de jeunes des Chantiers aux travaux agricoles pour la période du 15 Mai au 15 Juin 1943.

La répartition de la Main d'Oeuvre disponible nécessite :

- des transports de jeunes à l'intérieur des provinces
- des transports en provenance des provinces Alpes-Jura et Provence à destination des provinces Auvergne et Languedoc.

Les acheminements sont réglés par entente directe entre les Commissaires Régionaux des Chantiers de la Jeunesse et les Arrondissements d'Exploitation intéressés.

Le programme des transports de jeunes pour aide à l'Agriculture pendant les mois d'Août et de Septembre nous est adressé par note du 21 Juillet par le Commissariat Général de Chatel-Guyon.

Les demandes de transports sont transmises aux Délégations Techniques régionales par les Régulateurs des Chantiers de la Jeunesse implantés à cet effet :

- au Commissariat Régional Alpes-Jura à Lyon pour la région Sud - Est.
- au Commissariat Régional Pyrénées-Gascogne à Toulouse pour la région Sud - Ouest.

Les acheminements sont réglés par les Délégations Techniques Régionales qui fournissent journalièrement par message le relevé de ces transports.

Le tableau n° 11 donne la répartition par province des effectifs transportés.

EXPLOITATIONS
SALINIÈRES

Des détachements de Jeunes aux Salines du littoral méditerranéen sont effectués à partir du 12 Juillet 1943 par les Commissariat Régionaux de Provence et de Languedoc.

Les effectifs transportés sont les suivants :

<u>DEPARTEMENT D'EMPLOI</u>	<u>Nombre de Détachements</u>	<u>Effectif total</u>	<u>COMMISSARIAT REGIONAL D'ORIGINE</u>
Bouches du Rhône	8	593	Provence
Var	2	130	Provence
Aude	4	255	Languedoc
Hérault	4	123	Languedoc
Gard	1	80	Languedoc

4°/ - DEPART DE JEUNES POUR L'ALLEMAGNE OU POUR LES CHANTIERS DE L'ORGANISATION TODT EN FRANCE.-

A partir de fin mai 1943, les Jeunes des Chantiers libérables de la classe 1942 sont rassemblés dans des Centres Spéciaux pour être versés au Service du Travail Obligatoire en Allemagne ou en France.

Deux centres sont créés :

- Pont de Claix pour la Région Sud - Est
- Limoges pour la Région Sud - Ouest

Les transports sont réglés à la demande soit des Préfets, soit des Commissaires Régionaux, soit du Commissariat Général des Chantiers de la Jeunesse, par les Délégations Techniques Régionales en accord avec la Délégation Technique de Vichy.

6.000 Jeunes environ sont acheminés dans ces conditions jusqu'au début de Juin 1943.

A cette date le Centre de Pont de Claix sur la Région Sud Est est remplacé par deux nouveaux centres Avignon et Bourg (Le Centre de Bourg est reporté à Sathonay le 9 Juin 1943)

Les transports de Jeunes pour l'Allemagne (Indice T.A.) sont suspendus du 22 Juin au 13 Juillet et à partir du 22 Juillet 1943.

Les transports pour les Chantiers de l'Organisation TODT en France (Indice T.F.) se poursuivent sans interruption

5°/ - DEPLACEMENT DE GROUPEMENTS DE JEUNESSE POUR FOURNITURE DE MAIN D'OEUVRE A CERTAINES INDUSTRIES FRANCAISES.

A partir du mois de Septembre 1943, un certain nombre de Groupements de Jeunesse sont déplacés pour permettre la fourniture de main d'oeuvre à certaines industries.

Les mouvements de personnel et de matériel identifiés sous l'Indice T.U. ont lieu par échelons successifs répartis sur une assez longue période.

Ces transports nécessitent la mise à disposition de nombreux wagons.

Le tableau n° 12 donne la récapitulation par groupement des effectifs transportés et du nombre de wagons utilisés.

6°/ - GROUPES DE SECOURS DIRIGES SUR LES REGIONS SINISTREES.-

A la suite d'actions de guerre perpétrées contre certaines villes le Commissariat Général des Chantiers de la Jeunesse nous demande le transport urgent de groupes de secours sur les lieux sinistrés.

En raison de l'urgence ces transports sont réglés par nos soins. L'acheminement est fixé de bout en bout. L'ordre d'exécution est transmis par message aux Délégations Techniques Régionales et un compte rendu est adressé au Service Central du Mouvement qui assure s'il y a lieu la continuation en zone Nord.

Par note du 13 Octobre 1943, le Commissariat Général des Chantiers de la Jeunesse nous avise de la formation de groupes de secours prêts en permanence à être dirigés sur les lieux sinistrés après un préavis de 10 heures. Ces groupes sont répartis de la manière suivante à raison de un groupe par province.

<u>PROVINCE</u>	<u>GROUPEMENT</u>		<u>GARE DE DEPART</u>
	N°	IMPLANTATION	
ALPES - JURA	3	BOURG	BOURG
PROVENCE	13	CAVAILLON	CAVAILLON
AUVERGNE	39	MONTMARAULT	LAPEYROUSE
LANGUEDOC	45	BRIOUDE	BRIOUDE
PYRENEES-GASCOGNE	47	CASTELJALOUX	CASTELJALOUX

A l'effectif de 222, Chefs et Jeunes les groupes de secours se déplacent avec leur matériel ce qui nécessite la fourniture de 3 K, 3 N lère + 1 NHC en plus du matériel à voyageurs pour chaque groupe

Les transports sont identifiés sous l'indice R.S. suivi des numéros de groupement et d'élément.

Le tableau n° 13 donne le relevé des transports exécutés.

7°/ DEPLACEMENTS DE LA MUSIQUE DES CHANTIERS DE LA JEUNESSE .-

Les déplacements de la musique des Chantiers de la Jeunesse font l'objet de demandes de transport spéciales du Commissariat Général des Chantiers.

Les transports en zone Sud sont réglés par nos soins en accord avec les Délégation Techniques Régionales. Ceux intéressant la zone Nord sont soumis au Service Central du Mouvement.

8°/ - INCORPORATION ET LIBERATION DE CONTINGENTS DE JEUNES .-

L'incorporation du contingent de Mars 1943 s'est effectué normalement par les trains réguliers sans que la Délégation Technique ait eu à intervenir.

La libération de ce même contingent du 10 au 20 Octobre 1943 a fait l'objet de programmes de transports établis par chaque Commissaire Régional et transmis à la Délégation Technique Régionale par le Régulateur des Chantiers de la Jeunesse.

Les effectifs libérés atteignent un chiffre voisin de 21.000 se répartissant comme suit par province :

- Alpes-Jura	4.600
- Provence	3.500
- Auvergne	5.400
- Languedoc	3.700
- Pyrénées-Gascogne	3.800

Total 21.000

Les acheminements sont réglés par les Délégation Techniques Régionales qui établissent des programmes d'ensemble par itinéraires déterminés.

L'incorporation d'un nouveau contingent du 1er au 15 Novembre ne donne pas lieu à l'établissement de programmes de transports les Jeunes rejoignant leur groupement isolément. Cependant les courants les plus importants sont canalisés en des itinéraires déterminés utilisant des trains réguliers forcés en conséquence.

Il n'est pas pris attachement de ces transports.

CHAPITRE VII

TRANSPORTS INTERZONES DE PERMISSIONNAIRES .-

ORGANISATION DES CONVOIS

Par suite de la démobilisation de l'armée française de l'Armistice les contingents mensuels de permissionnaires sont supprimés.

Toutefois pendant le 1er trimestre de l'année 1943, quelques convois interzones de permissionnaires sont encore organisés pour certains Corps ou Services qui subsistent. Il s'agit notamment :

- Des régiments de la Garde
- De la Gendarmerie Nationale
- Des Services Administratifs de la Marine
- Des Cadres des Chantiers de la Jeunesse
- Des élèves des Etablissements d'Education Militaire.

Les assouplissements apportés en mars 1943 aux conditions de franchissement de la ligne de démarcation rendent inutile l'organisation des convois collectifs. A partir d'Avril 1943 la Délégation Technique n'intervient plus pour l'organisation de ces convois qui sont supprimés.

Toutefois des transports interzones sont encore organisés notamment à l'occasion des Vacances Scolaires pour les élèves des Etablissements d'Education qui se rendent en zone Nord. Des acheminements spéciaux doivent en effet être prévus pour ces transports importants afin d'éviter l'encombrement des trains de grand parcours déjà surchargés en ces périodes de pointe de trafic.

Ci-après le détail des transports interzones de permissionnaires effectués au cours de l'année 1943.

PERMISSIONNAIRES DE LA GARDE ET DE LA GENDARME- RIE

Pendant le 1er trimestre 1943 sont encore organisés :

- 3 contingents de permissionnaires de la Garde
- 2 contingents de permissionnaires de la Gendarmerie

Un quatrième contingent de permissionnaires de la Garde prévu pour Avril est supprimé.

La Délégation Technique n'intervient plus ensuite pour ces transports.

Le tableau n° 15 donne le détail des effectifs transportés.

PERMISSIONNAIRES DE LA MARINE

Le Secrétariat d'Etat à la Marine organise des convois par trains spéciaux et voitures spécialisées au départ de Toulon à destination de la Bretagne et de la zone Atlantique dans lesquels sont amalgamés :

- Des groupes de démobilisés de la Marine
- Des familles de démobilisés
- Des permissionnaires des Services Administratifs

Le trains spécial mis en marche le 15 Mars comprend 264 permissionnaires.

Celui du 13 Avril en comprend 230

Une voiture spécialisée acheminée sur Bordeaux le 16 Mars comprend 41 permissionnaires et celle du 14 Avril 26 - Soit au total 561 permissionnaires transportés.

Aucune disposition spéciale n'est prise pour le retour de ces permissionnaires qui rentrent isolément à leur unité ou service

CADRES DES CHANTIERS DE LA JEUNESSE

Le 1er Contingent 1943 de permissionnaires des Cadres des Chantiers de la Jeunesse est mis en route le 9 Mars 1943 à l'aller , le 24 Mars au retour.

Les acheminements sont réglés par voitures spécialisées comme suit :

<u>TRANSIT INTERZONES</u>	<u>EFFECTIF TRANSPORTE</u>	<u>TRAINS D'ACHEMINEMENT</u>
CHALON sur SAONE	216	Tr. 254/4014
MOULINS	140	Tr. 1484/6186
VIERZON	188	Tr. 1006
LANGON	66	Tr. L.B.

Le programme du 2° contingent prévu pour Avril est supprimé.

La Délégation Technique n'intervient plus ensuite pour ces transports.

ELEVES DE
L'ECOLE
POLYTECHNI-
QUE INCOR-
PORÉS AUX
CHANTIERS DE
JEUNESSE.

Un contingent spécial aux élèves de l'Ecole Polytechnique permissionnaires est mis en route le 16 Mars à l'aller le 31 Mars au retour.

Les acheminements sont réglés par voitures spécialisées comme suit :

<u>TRANSIT INTERZONES</u>	<u>EFFECTIF TRANSPORTE</u>	<u>TRAINS D'ACHEMINEMENT</u>
CHALON sur SAONE	105	Tr. 254/ 4014
LANGON	24	TR. L.B.

ELEVES DES
ETABLISSE-
MENTS D'E-
DUCATION
MILITAIRE

Les convois de Vacances des élèves des Etablissements d'Education Militaire sont organisés :

- Par le Secrétariat d'Etat à la Défense (O.L.A.) pour les Ecoles Prémilitaires.
- Par le Secrétariat d'Etat à la Marine pour les Pupilles de la Marine
- Par le Secrétariat d'Etat à l'Air pour les Pupilles de l'Air

Nous réglons les acheminements en accord avec le Service Central du Mouvement et les Délégations Techniques Régionales.

Ci-après le détail des transports exécutés.

1°/ Vacances de Pâques 1943 .-

a) Ecoles Prémilitaires. - Le programme de transport établi prévoit :

- Le regroupement des élèves des différents établissements.
- L'acheminement des groupes en convois interzones soit par trains spéciaux, soit par voitures spécialisées.
- Des acheminements complémentaires au-delà des points d'éclatement des trains spéciaux.
- Des dispositions inverses pour le voyage retour.

Trois trains spéciaux sont mis en marche sur Paris, Le Mans et Bordeaux. D'autres acheminements ont lieu par voitures spécialisées.

Ces transports sont mis en route aux dates ci-après :

- 19 Avril pour le voyage aller
- 7 Mai pour le voyage retour

b) Pupilles de la Marine .- Les élèves de l'école de Cahors sont acheminés par voitures spécialisées en trois groupes suivant la destination : Le Mans, Paris et Bordeaux. Départ le 1er Mars, Retour le 22 Mars.

c) Pupilles de l'Air .- Les élèves de l'Etablissement de Grenoble sont acheminés par voitures spécialisées en deux groupes suivant la destination. Paris et Bordeaux. Départ le 15 Avril. Retour le 5 Mai 1943.

2°/ - Grandes Vacances 1943.-

a) Etablissements d'Education Militaire.- Le départ en vacances des élèves est prévu en deux échelons successifs.

Le premier échelon comprend une partie des élèves des Etablissements de Briançon et de Valence. Au total 1086 élèves. Les acheminements sont réglés par voitures spécialisées et les départs sont échelonnés sur 6 jours du 21 au 26 Juin 1943.

Le deuxième échelon comprend le reliquat des élèves des établissements de Briançon et de Valence et ceux de tous les autres établissements. Au total 2913 élèves. Départ en bloc le 2 Juillet 1943.

L'acheminement est réglé comme suit :

- Mise en marche d'un train spécial d'Avignon à Paris pour 1149 élèves empruntant cette direction.
- Acheminement par voitures spécialisées pour les élèves empruntant les autres directions.

Le retour de Vacances qui était prévu en bloc pour le 5 octobre 1943 est décalé plusieurs fois par suite notamment :

- De la prolongation des Vacances scolaires prescrite par Décret
- Du déplacement de certains établissements d'Education.

La rentrée scolaire dont la date est modifiée plusieurs fois est finalement fixée comme suit pour chaque établissement :

- 18 Octobre pour les Etablissements de Briançon, Les Aros et Béziers.
- 19 - 20 et 21 Octobre pour l'Etablissement de La Flèche
- 26 Octobre pour les Etablissements de Billom et Tulle.

Le Prytanée National replié à Valence rentre à La Flèche

L'Ecole d'Autun repliée à Valence est transférée au camp de Thol (gare de Pontd'Ain) sa rentrée est différée.

L'Etablissement de Montélimar fermé puis réouvert ensuite doit également différer sa rentrée.

Aucune mesure spéciale de transport n'est prise pour le retour des élèves des Etablissements de Pontd'Ain et Montélimar qui rentrent isolément.

Pour les élèves des autres établissements de nouveaux programmes de transport sont établis distincts par date de rentrée scolaire.

Les acheminements réglés par le Service Central du Mouvement sont assurés par voitures spécialisées.

Les programmes sont modifiés le 4 Octobre pour tenir compte des suppressions de trains imposées par les circonstances.

b) Pupilles de la Marine .-

Les élèves de l'Ecole de Cahors partent en vacances le 22 Juillet et rentrent le 15 Septembre.

Ils sont acheminés en quatre groupes correspondant aux régions destinataires suivantes :

- Région Parisienne	= 55 élèves
- Est	= 28 élèves
- Bretagne - Nord	= 165 élèves
- Sud-Ouest et Bretagne - Sud	= 54 élèves
<hr/>	
Total	= 302 élèves

Les groupes sont acheminés par voitures spécialisées bénéficiant d'itinéraires déterminés.

3°/ - Vacances de Noël 1943 .-

Etablissements d'Education Militaire .- Les élèves des établissements d'Education partent en vacances le 22 Décembre 1943 et rentrent le 4 Janvier 1944.

Un programme de transport est établi globalement pour les élèves de tous les établissements de la zone Sud.

La Région Ouest est chargée de régler les acheminements pour les élèves de l'établissement de La Flèche.

L'acheminement des élèves des Etablissements de la zone Sud est réglé comme suit :

- mise en marche d'un train spécial d'Avignon à Paris pour tous les élèves empruntant cette direction.
- acheminement par voitures spécialisées pour les élèves empruntant les autres directions. Utilisation de trains de messagerie et de marchandises M.V.

L'interdiction des transports par groupes faite par le Service Central du Mouvement pour la période du 17 Décembre 1943 au 4 Janvier 1944 est rapportée en ce qui concerne les élèves des établissements d'Education Militaire.

Le départ des élèves de l'Etablissement de La Flèche est avancé au 21 Décembre.

La suppression de nombreux trains de voyageurs pendant la période des fêtes de Noël impose quelques modifications au programme de transport pour le voyage retour. Les intéressés sont invités à se renseigner dans les gares.

Le tableau n° 16 donne la récapitulation de ces transports.

CHAPITRE VIII

TRANSPORTS INTERZONES EN CONVOIS COLLECTIFS DU PERSONNEL CIVIL DES MINISTERES

ORGANISATION DES CONVOIS

L'organisation des voyages collectifs interzones de personnel civil des Ministères se poursuit pendant le 1er trimestre 1943 dans les mêmes conditions qu'en 1942 mais à une cadence ralentie.

L'organe Liquidateur de l'Armée (O.L.A.) se substitue à la Section Armistice des Ministères de la Guerre, de la Marine et de l'Aviation pour l'organisation des transports.

Les autres Ministères ne demandent que peu ou pas de transports.

A partir du mois d'Avril 1943, les nouvelles facilités accordées pour le franchissement de la ligne de démarcation, ne comportent plus d'autre obligation que la présentation d'une carte d'identité, l'organisation des convois interzones n'est plus nécessaire. Elles disparaît et la Délégation Technique n'a plus à intervenir

Ci-après le détail des transports interzones exécutés pendant le 1er trimestre 1943 pour chaque Ministère.

SECRETARIAT
D'ETAT A
L'AVIATION

L'Organe Liquidateur de l'Armée de l'Air organise 19 convois interzones de personnel civil pour un effectif total de 825 personnes.

La section Jeunesse et Montagne organise pour sa part 2 convois interzones, effectif total 40 personnes.

Le départ du dernier convoi a lieu le 5 Mars 1943

SECRETARIAT
D'ETAT A LA
MARINE

Le Secrétariat d'Etat à la Marine organise deux convois de familles de marins. Effectif total 98 personnes

Les convois de personnel civil du Ministère sont supprimés

La marine marchande met en route en Février et Mars deux convois de personnel au départ de Marseille. Effectif total 31 personnes

SECRETARIAT
D'ETAT A LA
GUERRE.

L'Organe Liquidateur de l'Armée nous demande l'acheminement de 26 convois dont :

- 14 convois de familles de militaires permissionnaires
- 12 convois de personnel civil du Ministère

Effectif total = 1827 personnes

La Direction de la Gendarmerie Nationale organise pour sa part. 10 convois de familles de gendarmes permissionnaires . Effectif total : 405 personnes

MINISTÈRE
DES
FINANCES

Les contingents mensuels de la Direction Générale des Douanes sont acheminés par convois jusqu'en Avril 1943

Nombre de convois organisés : 12

Effectif total : 112 personnes

La Direction du Personnel du Ministère des Finances met en route deux convois le 6 Janvier 1943.

Le tableau n° 17 donne le relevé par point de transit des transports exécutés.

MINISTERE DE
L'EDUCATION
NATIONALE

Les convois interzones d'étudiants et élèves se rendant en zone occupée pour les vacances se poursuivent en 1943 mais par suite des nouvelles facilités accordées pour le franchissement de la ligne de démarcation l'organisation des convois n'a plus d'autre but que de canaliser les groupes massifs d'élèves en des itinéraires déterminés, utilisant des trains spéciaux, et par ce moyen éviter l'encombrement des trains de grand parcours, déjà surchargés en ces périodes de pointe de trafic.

Les mesures suivantes sont prises pour chaque départ en vacances.

1°/ Vacances de Pâques 1943 .-

Le 9 mars le Service Central du Mouvement nous charge de faire savoir au Ministère de l'Education Nationale que la S.N.C.F. ne pourra assurer les transports de vacances autrement que par trains spéciaux, les trains réguliers étant déjà insuffisants pour faire face à l'ensemble du trafic ordinaire.

Une demande de transport nous est remise le 3 Mars 1943 Elle porte sur un effectif total de 8363 étudiants et élèves désirant participer aux convois de vacances.

Le 8 Mars le Ministère de l'Education Nationale nous demande de sursoir à l'élaboration du plan de transport jusqu'après pointage des participants aux convois compte tenu des nouvelles facilités accordées pour le franchissement de la ligne de démarcation

Le 26 Mars une nouvelles demande de transport, annulant la première, nous est adressée. Elle porte sur un effectif total de 3381 participants au convoi : Soit un déchet d'environ 60 %

Le plan de transport établi sur ces nouvelles bases prévoit la mise en marche de 4 trains spéciaux :

- 2 trains spéciaux de Lyon à Paris via Chalon sur Saône
 - 1 - d°- de Clermont à Paris via Moulins
 - 1 - d°- de Limoges à Paris via Vierzon
- et vice versa

Les dates de circulation sont fixées au :

- 17 Avril pour le voyage aller
- 2 Mai pour le voyage retour

L'utilisation des trains spéciaux se révèle déficiente Elle n'atteint que les pourcentages suivants sur le nombre des inscrits :

- Lyon - Paris via Chalon sur Saône = 42% et 52 %
- Clermont - Paris via Moulins = 46 %
- Limoges - Paris via Vierzon = 30 %

Le Service Central du Mouvement nous charge de signaler cette mauvaise utilisation au Ministère de l'Education Nationale en vue des mesures à prendre pour l'avenir.

2°/ - Grandes vacances 1943 .-

La mauvaise utilisation des trains spéciaux pour les vacances de Pâques avait amené le Ministère de l'Education Nationale à renoncer à l'organisation de convois interzones pour les grandes vacances. Mais par suite de l'intervention de ses Services de Paris, il revient sur sa décision et nous saisit d'une demande de transport.

Toutefois le nombre total des étudiants et élèves des écoles ayant demandé à participer aux convois de vacances n'atteignant que le chiffre de 320 voyageurs, les trains spéciaux prévus ne sont pas mis en marche. Les groupes d'inscrits sont acheminés à l'aller par voitures spécialisées. Aucune mesure n'est prise pour retour

3°/ - Vacances de Noël 1943 .-

Il n'est pas organisé de convoi pour les vacances de Noël.

Le tableau n° 18 donne la récapitulation des transports exécutés.

AGENTS DE
LA S.N.C.F.

Les instructions publiées en 1941 et 1942 relatives aux voyages en groupes d'agents de la S.N.C.F. se rendant en congé en zone occupée restent valables pour l'exercice 1943. En ce qui concerne les voyages en zone interdite, il est prévu qu'il ne sera plus établi deux laissez-passer distincts, mais un seul laissez-passer valable pour le passage aux deux points de contrôle -(zone occupée et zone interdite). Ces derniers convois ne seront plus gérés par le Service Central du Mouvement, mais/la D.T. par Vichy.

Les demandes reçues courant Janvier permettent de constituer deux convois qui sont envoyés pour approbation au bureau des laissez-passer de Moulins les 9 et 19 Février. Mais les pièces afférentes à ces deux convois ne nous ont pas été retournées, l'interdiction de franchissement de la ligne de démarcation étant levée à la date du 15 Mars 1943.

Au cours de la période du 1er Janvier au 15 Mars, la D.T. Vichy reçoit 210 demandes de congé, comportant 540 voyageurs (Agents et familles).

C H A P I T R E IX

VOYAGES OFFICIELS DE HAUTES PERSONNALITES FRANCAISES
ET ETRANGERES

DESIGNATION DES
TRAINS SPECIAUX
POUR LES PERSON-
NALITES FRANCAI-
SES.

Les trains H.P.M. pour les déplacements du Commandant en Chef des Forces Armées de Terre de Mer et de l'Air par train spécial sont supprimés.

Les autres dénominations des trains officiels subsistent sans changement.

TRAINS H.P.F.1

Un train spécial H.P.F.1 est organisé pour le voyage du Chef de l'Etat à Aurillac et Saignes-Ydes du 4 au 6 Septembre 1943.

Après avoir reçu un commencement d'exécution ces transports sont supprimés le 3 Septembre. La rame H.P.F.1 est renvoyée à Oullins et les forces de police mises en place sont renvoyées à leurs garnisons.

TRAINS H.P.F.2

Sur demande du Ministère des Communications des marches types sont tracées par le Service Central du Mouvement pour permettre la mise en marche du train H.P.F.2 à toute heure de jour comme de nuit.

Ces marches empruntent :

- soit l'itinéraire Vichy - Paris-Lyon et vice versa
- soit l'itinéraire Vichy - Paris-Austerlitz via Saincaize et vice versa.

Pour chacune de ces marches des intervalles sont fixés à l'intérieur desquels le départ du train spécial H.P.F.2. ne peut avoir lieu

Lors de chaque voyage le Ministre des Communications fixe lui-même l'heure de départ du train H.P.F.2.

La priorité absolue est accordée pour le train spécial sur tous les autres trains.

Dans le cas où le préavis serait insuffisant pour permettre au personnel du wagon restaurant de faire venir des vivres de Paris la commande en est faite à l'hotel Majestic par la Délégation Technique. Des repas chauds sont commandés au besoin lorsque le délai entre la mise à disposition en gare de Vichy de la brigade des wagons-lits et l'heure du repas est inférieur à trois heures.

Dans le cas où la brigade des wagons-lits ne peut-être mise à disposition en temps utile la gare de Vichy prélève d'office, au passage de l'un des trains ci-après, suivant l'heure de départ, une petite équipe composée de : un cuisinier, un chef serveur et un aide serveur.

- Départ entre 22.30 et 7.15, brigade des trains G.B. - B.G.
- Départ après 12.00 brigade du train 1043 au passage
- Départ après 18.15 brigade du train 1040 au passage
- Départ après 15.00 brigade du train 1011 à St-Germain-des-Fossés.

Le Tableau n° 19 donne le relevé des transports H.P.F.2.

PROTECTION
DES TRAINS
H.P.F.2 et
H.P.F.1.

Une conférence a lieu le 29 Juillet 1943 en vue d'examiner les mesures à prendre pour aménager les fourgons du train H.P.F.2 pour permettre l'installation d'une force de police armée et d'emplacements de tir.

Nous saisissons Monsieur le Directeur Général.

Les dispositions à prendre sont fixées au cours d'une deuxième réunion qui se tient à Vichy le 6 Août 1943 entre des représentants des Services Centraux du Mouvement et du Matériel et Traction et du Service des Voyages Officiels.

Les installations nécessaires sont réalisées en Septembre 1943. En Octobre, diverses modifications de détails sont apportées sur demande de la Police Nationale.

En outre, le 2 Septembre, le Service de Sûreté des Voyages Officiels nous fait connaître que le train H.P.F.1 serait accompagné à l'avenir par des Agents de Police dans les mêmes conditions que le train H.P.F.2. et demande qu'il soit procédé à l'aménagement de bancs pour les gardes, dans les fourgons.

Nous intervenons auprès du Service du Matériel à Clermont-Ferrand pour faire procéder à cette installation.

PLAN DE
SECURITE

l'Instruction Générale Ex. 42 f - n°1 abrogé à la date du 1er Décembre 1943, la note générale série M. - Affaires Générales n° 23 - édictant les mesures à prendre pour la protection des voyages de personnalités.

Cette Instruction Générale met en application un nouveau plan de sécurité dit " Plan S."

Par lettre du 26 Janvier 1943, le Service Central du Mouvement nous adresse " l'Instruction Spéciale A " du 19-12-1940, relative aux mesures à prendre sur demande de la H.V.D. pour certains voyages de personnalités allemandes.

TRANSPORTS DE
PERSONNALITES
AUTRES QUE LE
CHEF DE L'ETAT
ET LE CHEF DU
GOUVERNEMENT

Le Ministre de la Production Industrielle et des Communications utilise pour ses déplacements de Vichy à Paris les compartiments 11-12 de la 2ème voiture des wagons-lits au train 1116/1016 lorsqu'il ne voyage pas dans son wagon-salon.

Un représentant de la S.N.C.F. doit être présent au départ et à l'arrivée du Ministre.

L'annonce du départ est répercutée au Sous P.R.I. de Lyon qui alerte les gares intéressées.

A partir du mois d'Août Monsieur le Ministre de la Production Industrielle et des Communications utilise de préférence son wagon-salon n° 37 (ou 82) qui est généralement ajouté aux trains 1015/1115 et 1116/1016. Des instructions précises sont données dans chaque cas tant pour l'emplacement à donner au wagon-salon dans la rame que pour les boissons à approvisionner pour le voyage.

Madame la Maréchale PETAIN utilise toujours pour ses déplacements la voiture 5 A2 C2 L3 196 qui est normalement accrochée aux trains successifs sur l'itinéraire emprunté.

La tableau n° 20 donne le relevé des transports exécutés.

TRANSPORTS
DE
DIPLOMATES

Le Ministre des Affaires Etrangères nous saisit au fur et à mesure qu'ils se présentent des transports de diplomates étrangers qui doivent traverser la France ou la quitter pour regagner leur pays d'origine.

Indépendamment des transports de personnel nous réglons également des transports de matériel, voitures, archives etc du corps diplomatique, expédiés isolément par itinéraires déterminés et spécialement surveillés.

Nous intervenons aussi parfois pour assurer le transbordement du Courrier Diplomatique aux points de correspondance des itinéraires empruntés.

Le tableau n° 21 donne la liste des transports exécutés.

CHAPITRE X

TRANSPORTS DIVERS DE PERSONNEL.-

CROIX-ROUGE
FRANCAISE

La Direction des Réfugiés continue à nous transmettre les programmes de transport de malades et d'enfants organisés par la Croix-Rouge.

Des trains de nuit utilisés jusqu'alors (1018/1016 au départ de Lyon - 1024 au départ de Châteauroux) sont trop chargés

pour qu'il soit encore possible d'y incorporer les convois de la Croix-Rouge. Ces trains d'acheminement sont remplacés par des trains de jour (1084/1014 au départ de Lyon - 1006 au départ de Châteauroux).

Toutefois à partir du mois de Mars, sur demande instante de la Croix-Rouge, les convois au départ de Lyon sont à nouveau acheminés par train de nuit (tr. 1018/1016)

Par suite des nouvelles facilités accordées pour le franchissement de la ligne de démarcation à partir du mois d'Avril il n'est plus établi de programme de transport et la Délégation Technique n'a plus à intervenir.

Le tableau n° 23 donne la récapitulation mensuelle des transports exécutés.

RESSORTISSANTS
ETRANGERS IN-
TERNES POLITI-
QUES.

SUJETS BRITANNIQUES et AMERICAINS .-

Le Ministère des Affaires Etrangères nous demande le transport en transit d'Italie en Espagne de sujets Britanniques

Ces transports ont lieu par trains spéciaux composés de matériel italien.

Le Ministère de l'Intérieur nous demande le transport de Zône Sud vers Zône Nord d'internés politiques Anglais et Américains.

Ces transports dénommés " BRIAME " sont assurés par trains spéciaux escortés par la Police Nationale.

Le tableau n° 24 donne le relevé de ces transports.

TRANSPORTS
D'I.A.P.T.
INDESIRABLES
DETENUS ETC..

Les transports d'Israélites allemands - Polonais - Tchécoslovaques etc ... se poursuivent en 1943 des Camps de la Zône Sud vers la Zône Nord.

L'acheminement a lieu par trains spéciaux escortés.

Des transports d'indésirables et de détenus changeant de camp en zône Sud nous sont également demandés par le Ministère de l'Intérieur.

Le tableau n° 25 donne le relevé de ces transports.

TRAVAILLEURS
ETRANGERS.

Les transports de groupes ou d'unités de travailleurs étrangers se poursuivent en 1943.

En Janvier c'est l'évacuation des camps du littoral méditerranéen. Deux trains spéciaux sont mis en marche au départ de Fréjus et Puget sur Argens à destination d'Avignon

Le 30 Mars repli du Centre Polonais de Lourdes sur l'Isle Jourdain.

En Juillet rassemblement à Marseille de 4 compagnies de travailleurs indochinois pour être mis à la disposition des Chantiers de l'Organisation TODT.

Le tableau n° 26 donne le relevé de ces transports.

MANIFESTATIONS
ET RASSEMBLE-
MENTS DIVERS

A l'occasion de manifestations de rassemblements, de voyages de délégations etc ... nous sommes appelés à intervenir pour faire obtenir des réservations de places ou des acheminements spéciaux.

Des réservations de places nous sont demandées notamment

- Par les Services Techniques de la Propagande au Ministère de l'Information pour des Délégations diverses venant rendre visite au Maréchal de France Chef de l'Etat.
- Par le Ministère de la Défense pour des groupes d'Officiers allant suivre des cours de D.C.A.
- Par le Ministère de la Marine pour les déplacements de la Musique des Oeuvres de la Marine.

A l'occasion de la Manifestation Missionnaire de Carcassonne le 6 Juin des trains spéciaux autorisés par le Ministère des Communications sont mis en marche.

Des acheminements spéciaux nous sont demandés par les Ministères notamment pour :

- Des rassemblements de douaniers à Lyon
- Des rassemblements de Jeunesse à Pau
- Des détachements de la Milice Française
- Des retours d'escortes de détenus
- Des transports de malades
- etc

Nous réglons ces acheminements en accord avec les Délégations Techniques Régionales.

Le tableau n° 27 donne le relevé de ces transports.

COLONIES DE
VACANCES.

Certaines directions d'oeuvres organisant des Colonies de
Vacances continuent à nous remettre leurs demandes de transport

Il en est ainsi notamment pour :

- Le Service Central des Oeuvres de la Marine
- Le Groupe Catholique Vichyssois " Vacances et Plein Air "
- La légion française des Combattants
- La Principauté de Monaco
- L'Oeuvre Guynemer etc

Ces transports que nous réglons en accord avec les Délégations Techniques Régionales portent sur les effectifs suivants :

- Colonies des Oeuvres de la Marine .- 1.200 enfants en 2 convois de Nice Toulon Marseille sur les Colonies de la Haute Savoie et de la Haute Loire.
- Colonies de " Vacances et Plein Air " .- 10 groupes 500 enfants de Vichy sur les Colonies des Alpes et du Massif-Central
- Légion française des Combattants .- 79 enfants de Toulouse et Marseille sur Nice.
- Principauté de Monaco .- 160 enfants de Monaco sur Mondauphin-Guillemestre
- Oeuvre Guynemer .- 35 enfants de Paris sur Chamonix.

VENDANGEURS

En vue de l'organisation du transport des vendangeurs une conférence à laquelle le Chef de la Délégation Technique est convoqué a lieu le 30 Juillet au Ministère de l'Agriculture et du Ravitaillement.

Les transports prévus portent sur un effectif total de 31.400 vendangeurs en provenance des centres industriels de la Zone Sud et à destination des départements Viticoles. Ils sont organisés par ententes directes entre les préfetures et les arrondissements d'Exploitation intéressés

Les acheminements sont réglés soit par trains spéciaux soit par voitures spécialisées.

Le tableau n° 28 donne le détail des effectifs transportés.

CHAPITRE XI

I - TRANSPORTS SPECIAUX DE MATERIEL ET DE MARCHANDISES.-

PHOSPHATES DE
FRANCE SUR LA
HONGRIE

Le 10 Février 1943, le Ministère de la Production Industrielle et des Communications nous informe de la reprise des échanges franco-hongrois prévus par le protocole de Zurich du 14/10/1942

Ces échanges comportent notamment une compensation phosphates à exporter de France sur Hongrie - graines de semences à importer de Hongrie. Ces dernières expéditions ne devant être reprises qu'après la sortie de France d'un tonnage important de phosphates, le Ministre nous demande d'accélérer ces envois dans toute la mesure du possible.

Le tonnage de phosphates à expédier égale 15.000 tonnes dont 5.000 au départ de Sète, à charger immédiatement, 1.000 tonnes au départ de Port-de-Bouc, le reste à charger dans diverses gares de la zone Nord (Ancienne zone occupée)

Les transports doivent s'effectuer en wagons hongrois, mais le nombre de ces wagons étant limité, le Ministre nous demande d'intervenir auprès de la H.V.D. pour obtenir l'autorisation de charger dans des wagons allemands. Le 10 Février nous demandons au Service Central du Mouvement d'intervenir dans ce sens auprès des Autorités d'occupation.

En même temps, nous donnons ordre à la D.T. Lyon de diriger sur Sète, dès leur libération, tous les wagons hongrois reçus chargés.

A la suite de notre demande, le Service Central du Mouvement nous fait connaître que la H.V.D. s'oppose à la fourniture de matériel allemand pour ces transports qui doivent être effectués uniquement dans du matériel hongrois.

Les chargements ont commencé à Sète, sur l'embranchement particulier de la Compagnie Bordelaise des Produits Chimiques, le 20 Février et se sont poursuivis jusqu'au 6 Avril 1943. Au cours de cette période, il a été chargé 5.000 tonnes, ayant comporté l'utilisation de 355 wagons (dont 65 appartenant aux C.F.F.)

TRANSPORTS DU
RAVITAILLEMENT
NATIONAL

Le Ministère du Ravitaillement nous saisit journellement de réclamations pour des transports prioritaires non effectués ou en retard. Il nous signale les transports urgents à surveiller.

Nous intervenons auprès des Délégations Techniques Régionales qui font le nécessaire.

En Juillet-Août par exemple, notre intervention a pour but de faire activer l'envoi de wagons de farine et de blé sur les Alpes-Maritimes où la soudure annuelle est critique.

En Août nous faisons surveiller l'acheminement de nombreux wagons de farine expédiés sur le port de Marseille pour chargement de bateaux à destination de la Corse - Bateaux partant les 6, 12, 17 et 24 Août.

CHAPITRE XII

DIVERS

REPARTITION DE
WAGONS VIDES
AU TITRE DE DE-
PANNAGE D'ENTRE-
PRISES, D'USINES
ETC

Le Chef de la Délégation Technique est habilité pour signer les fiches de dépannage de programme pour les transports par wagons complets.

Le Contingent hebdomadaire de wagons pouvant être utilisés par la Délégation Technique pour les dépannages d'entreprises, d'Usines, etc ... était le suivant au 31 Décembre 1942.

- Au titre P.G. = 30 par semaine
- Au titre P.R. = 50 par semaine

Total = 80 par semaine

Par note n° 12769.O.IO/21 du 17 Avril 1943, le Service Central du Mouvement ramène ce crédit aux chiffres suivants :

- Au titre P.G. Col. B = 20 par semaine
- Au titre P.G. Col. A = 15 par semaine

Total = 35 par semaine

Ce crédit est utilisé pour satisfaire les demandes de dépannage transmises par différents organes gouvernementaux ou présentées directement par les intéressés.

A partir du mois de Septembre la crise du matériel devient telle que seuls les transports bénéficiant du rang " Programme A " sont en pratique régulièrement assurés. Le crédit dont dispose la D.T. n'est plus suffisant pour satisfaire toutes les demandes justifiées. Une élimination délicate doit être opérée.

La tableau n° 29 donne le décompte hebdomadaire des wagons accordés.

La D.T. d'autre part reçoit et transmet aux gares par l'intermédiaire des Arrondissements, les fiches de dépannage créées par le Représentant de la Direction de l'Economie des Transports à Vichy.

CONTROLE DES
WAGONS SERVANT
AU TRANSPORT
DES VINS

La situation journalière des wagons de toute nature servant au transport des vins au départ des gares des Arrondissements de Béziers (Sud-Ouest) Nîmes et Marseille (Sud-Est) est fournie chaque semaine au Ministère des Communications.

Cette situation fait ressortir pour chaque journée et pour chacun des Arrondissements ci-dessus :

- le nombre total de wagons réservoirs en stationnement ou garés en fin de journée.
- le nombre de wagons réservoirs chargés
- le nombre de wagons plats chargés de fûts de vin.

Les Délégations Techniques Régionales nous transmettent les renseignements fournis par les arrondissements

PRELEVEMENT DE
LOCOMOTIVES A
VAPEUR PAR LES
AUTORITES ITA-
LIENNES

Les autorités italiennes d'occupation réquisitionnent du 25 au 30 Juillet - 41 locomotives à vapeur prélevées sur les dépôts ci-après de la région Sud-Est.

! DATES !	! DEPOT !	! Nombre de machines réquisitionnées !	! Destination Imposée !
! 21-7-43 !	! Grenoble !	! 12 !	! Modane !
! 25-7-43 !	! Ambérieu !	! 9 !	! Modane !
! 27-7-43 !	! Veynes !	! 10 !	! Modane !
! 30-7-43 !	! Carnoules !	! 10 !	! Menton !

A partir du 4 Août 1943 des mécaniciens italiens viennent prendre possession de ces machines et les acheminent sur l'Italie.

En outre les Autorités italiennes ayant manifesté l'intention de prélever 20 autres machines au dépôt de Nice. Nous en informons aussitôt le Ministre des Communications. Le 6 Août une protestation énergique est adressée par le Chef du Gouvernement au Commandant suprême Italien en France et à la suite de cette protestation les Autorités Italiennes n'insistent pas pour réaliser ce nouveau prélèvement de machines.

Le Directeur Général de la S.N.C.F. et le Ministre des Communications sont tenus au courant par nos soins.

SUSPENSIONS
ET RESTRIC-
TIONS DE
TRAFIC

Nous sommes saisis très fréquemment de demandes émanant de divers organismes officiels ou privés, concernant les restrictions ou suspensions d'acceptation de marchandises.

Pour permettre la tenue à jour de notre documentation nous demandons au Service Central du Mouvement le 25 Août 1943 de nous faire parvenir directement tous les avis de restrictions ou suspensions temporaires généralement communiqués par dépêche.

A la date du 8 Septembre nous sommes informés que dorénavant, la région Sud-Est nous communiquera ces ordres ou avis au fur et à mesure de leur mise en vigueur.

A partir de cette date nous tenons à jour le tableau des suspensions de trafic et nous répercutons aux Ministères ci-après, sur leur demande, toutes les modifications, additions ou suppressions apportées à ce tableau.

- Secrétariat d'Etat au Ravitaillement - Service des Transports
- Secrétariat d'Etat aux Communications - Service des Priorités

**ACCIDENT GRAVES
ATTENTATS**

Le S/P.R.I. Lyon pour la Région Sud-Est et la D.T. Toulouse pour la région Sud-Ouest nous renseignent par messages sur tous les accidents graves, attentats et actes de malveillance survenus sur les sections de lignes de la Zone Sud et à partir du 5 Septembre 1943 le P.C.I. Paris nous renseigne par message sur tous les accidents graves survenus sur les sections de ligne de la Zone Nord et intéressant les trains de grand parcours passant par Vichy.

Les messages les plus urgents notamment les accidents collectifs de personnes, les destructions d'ouvrages d'art ou interceptions de ligne de longue durée sont répercutés sans délai au Ministère des Communications.

Tous les messages reçus font l'objet d'une transmission journalière au Ministère des Communications.

Copie de cette lettre est en outre adressée :

- à Monsieur de BEARN - Cabinet du Maréchal
- au Chef du Bureau " B " Services Liquidateurs de la Défense Terrestre
- à Monsieur le Commandant BARBANAUD S.T.M.O.

T A B L E A U N°1

RAPATRIEMENT DES REFUGIES DE ZONE NON OCCUPEE
SUR LA ZONE OCCUPEE RESERVEE

ANNEE 1943

DATES	TRAINS COMPLETS			VOITURES SPECIALISEES			TOTAL des REFUGIES				
	Nombre de trains	via Cha-lon	via Mou-lins	via Vier-zon Réfugies	Nombre de voitures res	Nombre de Cha-lon		Nombre de Mou-lins	Nombre de Vier-zon Réfugies		
Janvier 1943	1			1	929	14	9	2	3	1.110	2.039
Février "						21	9	I	II	1.639	1.639
Mars "						12	1	1	10	929	929
	1			1	929	47	19	4	24	3.678	4.607

T A B L E A U N°2

TRANSPORTS INTERZONES DE DEMOBILISES

PERIODE	SANTAIRES ET EX PRISONNIERS			INSCRITS MARITIMES			FAMILLES DE MARINS DEMOBILISES			TOTAL EFFECTIF	
	Voit.	Train	Effec.	Voit.	Train	Effec.	Voit.	Train	Effec.		
	Sp ¹			Sp ¹			Sp ¹				
Janvier 1943	9		754	9	1	1.585		5		4.504	6.843
Février "	11		413	1		120	2	2		1.640	2.173
Mars "	5		172					1		560	732
	25		1339	10	1	1.705	2	8		6.704	9.748

T A B L E A U N°3

RAPATRIEMENT DE PRISONNIERS MALADES

ANNEE 1943

<u>M O I S</u>	<u>RAPATRIEMENT</u> <u>D'ALLEMAGNE</u>		<u>TRANSPORTS</u> <u>INTERZONES</u>		<u>A L'INTERIEUR DE</u> <u>LA ZONE SUD</u>	
	<u>Nombre</u> <u>de</u> <u>Trains</u>	<u>Effectif</u>	<u>Nombre</u> <u>de</u> <u>Trains</u>	<u>Effectif</u>	<u>Nombre</u> <u>de</u> <u>Trains</u>	<u>Effectif</u>
Janvier	4	440		59		106
Février	3	334				
Mars	3	561		448	2	1.200
Avril	3	250				
Mai	4	1.230	1	600		160
Juin	4	1.916				
Juillet	3	1;211				31
Août	2	1.046				
Septembre	4	1.456				60
Octobre	5	1.845				50
Novembre	4	1.601				60
Décembre	3	1.422				54
	42	13.312	1	1.107	2	1.721

10.

T A B L E A U N°4

RAPATRIEMENT DE PRISONNIERS VALIDES

M O I S	AU TITRE DE LA RELEVÉ		
	Trains spéciaux	Voitures	Effectifs
Janvier	5	3	3.000
Février	3	1	1.631
Mars	4	15	4.547
Avril	4	4	3.710
Mai			
Juin			
Juillet			
Août			
Septembre			
Octobre			
Novembre			
Décembre			
Totaux	16	23	12.888

T A B L E A U N°5

EVACUATION DES ENFANTS DES GRANDES VILLES DU LITTORAL MEDITERRANEEN

- TRANSPORTS A GRANDE DISTANCE -

! Dates !	! Marseille !	! La Seyne ! Toulon ! St-Raphaël !	! Nice !	! Sète !	! Port ! Vendres !	! Perpignan !	! Total !	! Destinations !
! 28/5/43 !		! 380 !					! 380 !	! Mégeve !
! 10/6/43 !	! 80 !						! 80 !	! Sallanches C. !
! 30/6/43 !		! 120 !					! 120 !	! Sallanches C. !
! 2/8/43 !		! 150 !					! 150 !	! Lourdes !
! 6/7/12 !		! 800 !					! 800 !	! La Tour du Pin !
! Totaux !	! 80 !	! 1.450 !					! 1.530 !	

T A B L E A U N°6

DEPARTEMENTS DE CORRESPONDANCES POUR L'EVACUATION DES POPULATIONS

DES CENTRES MENACES PAR LES ACTIONS DE GUERRE

<u>DEPARTEMENT D'ORIGINE</u>	<u>DEPARTEMENT DE REPLI</u>	<u>OBSERVATIONS</u>
	<u>ZONE OUEST ET SUD OUEST</u>	
NORD	COTE D'OR - AUBE	
PAS-de-CALAIS	NIEVRE - MARNE	
SOMME	Hte-MARNE - VOSGES	
SEINE-INFERIEURE	EURE et LOIRE - Eure	
CALVADOS	ORNE	
MANCHE	LOIRET - SARTHE	
FINISTERE	CHER - LOIR & CHER	
MORBIEAN	INDRE - INDRE & LOIRE	
LOIRE-INFERIEURE	Hte-VIENNE - VIENNE	
VENDEE	DEUX-SEVRES	
CHARENTE-MARITIME	DORDOGNE - CHARENTE	
GIRONDE	TARN & GARONNE - LOT & GARON.	
LANDES	GERS	
BASSES-PYRENEES	Htes-PYRENEES	
SEINE - SEINE & OISE	ALLIER - CREUSE - Hte-SAONE	
	SAONE & LOIRE - JURA - DOUBS	
AUTRES DEPARTEMENT	Intérieur du département	
	<u>ZONE SUD EST</u>	
ALPES-MARITIMES	BASSES-ALPES - Htes-ALPES	) Les départements de (l'Ain, Hte-Savoie, (Savoie et Isère résér- (vés pour les enfants (de la zone Sud.
VAR	VAUCLUSE - DROME	
BOUCHES-du-RHONE	Hte-LOIRE - CANTAL	
HERAULT	AVEYRON	
	Intérieur du département	
PYRENEES-ORIENTALES	Intérieur du département	
Région LYONNAISE	RHONE - LOIRE	

T A B L E A U N° 7

EVACUATION DES POPULATIONS DES ZONES BOMBARDEES OU MENACEES DU LITTORAL MEDITERRANEEN

- TRANSPORTS A GRANDE DISTANCE -

DATES	MARSEILLE	TOULON ST-RAPHAEL	NICE	SETE	PERPIGNAN	AIX-en-PROVENCE	TOTAL	DESTINATION
31/8/43	600						600	LA VOULTE
10/10/43	200						200	CHOMERAC

T A B L E A U N°8

DEPLACEMENT SUR ORDRE DES AUTORITES ALLEMANDES DE

GROUPEMENTS DES CHANTIERS DE LA JEUNESSE

A - Groupements de la Province PYRENEES - GASCOGNE

Group ^t .	Gares d'embarquement	A.B.	C.	K.	N.	T.	Totaux	Destinations
Ecole Régionale	Toulouse							
Magasin Régional	Toulouse							
26	(St-Gaudens) Montrejeau (Sallechan	1	8	111	154	38	312	) ( Felletin)
27	(Foix) Ax-les-Thermes (Le Fauga		6	116	126	191	439	) ( Aigueperse)
28	(St-Girons		11	115	98	211	435	) Thiviers
30	(St-Pé-de-Bigorre) Lourdes		12	103	64	92	271	) ) Tulle
31	(Arudy) Biette	1	13	108	113	149	384	) ) Lavardac
38	(Argelès-Gazost) Maubourguet (Lugagnan		14	72	91	117	294	) ( Nontron)
	Totaux =	2	69	683	754	959	2.467	
Jeunesse et Montagne	Lourdes Pierrefite-Nestalas Luchon Longages - Noë Le Fauga		1	17	7	26	51	Chambéry - Gap
						24	24	" "
				19	7	4	30	" "
				15	22	6	43	" "
			6	58	14		78	" "
	Totaux =		7	109	50	60	226	

T A B L E A U N°9

DEPLACEMENT SUR ORDRE DES AUTORITES ALLEMANDES

DE GROUPEMENTS DES CHANTIERS DE LA JEUNESSE

B - Groupement de la Province LANGUEDOC

Group ^t .	Gares d'embarquement	A.B.	C.	K.	N.	T.	Totaux	Destinations
Comm ^t .								
Régional	Montpellier			14	10	3	27	Vic-sur-Cèze
Mag. Ra ^l								
Sanitaire	Montpellier			5			5	Chatel-Guyon
Entrepôt								
Régional	Montpellier			26	19	16	61	Langeac
Annexe de	Le Vigan			29		10	39	Langeac
l'En ^t Ra ^l								
6	l'Ardoise		23	113	83	29	248	(Marvejols Aubrac Chanac
18	(Le Vigan (Avèzè-Molière	1	2	23	17	22	64	(Maurs
			6	8	5	15	35	
	(St-Pons	1	16	84	105	66	272	(Laissac-Gages
23	) La Bastide (Gard)	1	3	6	18	59	87	(Mauriac
	(Riols			34	39	45	118	(Campagnac
	(Lodève	1	14	135	56	127	333	(Ste-Afrique
24	(Les Cabrils			39	12	96	147	
	(Le Bousquet-D'Orb	1	16	129	87	100	333	(
25	) Ceilhes-Roqueredard		4	27	20	28	79	) Mauriac
	(Bédarieux				12		12	(
	(Anduze	3	17	58	53	59	190	(
45	) Quissac		9	11	8	38	66	) Brioude - Lan-
	) St-Jean-du-Gard		4	7	6	25	42	) geac Paulha-
	(Thoiras-Lasalle		4	5	6	15	30	(guet - Arvant
	Totaux -	8	118	753	556	753	2.188	

T A B L E A U N° 10

DEPLACEMENT SUR ORDRE DES AUTORITES ALLEMANDES

DE GROUPEMENTS DES CHANTIERS DE JEUNESSE

C - Groupement de la Province PROVENCE

Group ^t	Gares d'embarquement	A.B.	C.	K.	N.	T.	Totaux	Destinations
15	(St-Raphaël Agay		29	112	66	153	360	) Romans-Bourg de Péage
16	Le Muy		9	43	54	75	181	Manosque
17	Hyères		4	63	92	102	261	Mérindol
46	(Le Luc le Canet Gonfaron		4	58	32	56	150	) Poligny
			2	40	32	40	114	
	Totaux =		48	410	276	459	1.193	
<u>RECAPITULATION GENERALE</u>								
	Pyrenées-Gascogne	2	69	683	754	959	2.467	
	Languedoc	8	118	753	556	753	2.188	
	Provence		48	410	276	459	1.193	
	Jeunesse et Montagne		7	109	50	60	226	
		10	242	1.955	1.636	2.231	6.074	

T A B L E A U N°11

REPARTITION DE LA MAIN D'OEUVRE DISPONIBLE DES CHANTIERS DE LA

JEUNESSE PARTICIPANT AUX TRAVAUX AGRICOLES AU COURS DE

L'ANNEE 1943

DESTINATIONS!	!	!	!	!	!	!
	AUVERGNE	PROVENCE	LANGUEDOC	PYRENEES	ALPES	TOTAUX
PROVENANCES				GASCOGNE	JURA	
<u>1°/ PERIODE DU 15 Mai au 15 Juin 1943</u>						
Auvergne	5.600					5.600
Provence	1.700	4.300	1.000			7.000
Languedoc			3.900			3.900
Pyrénées-Gasco.				4.100		4.100
Alpes - Jura	1.700		2.000		1.700	5.400
Totaux =	9.000	4.300	6.900	4.100	1.700	26.000
Animaux à transporter = 600) (Pour le mois de Mai seulement Véhicules - d°- = 250)						
<u>2°/ PERIODE DU 15 Août au 20 Septembre 1943</u>						
Auvergne	2.600		2.150			4.750
Alpes - Jura			4.000		1.700	5.700
Languedoc			3.600			3.600
Jeunesse et Montagne			1.200			1.200
Pyrénées-Gasco.			1.000	3.100		4.100
Provence		5.000				5.000
Totaux =	2.600	5.000	11.950	3.100	1.700	24.350

T A B L E A U N° 12

RELEVÉ DES TRANSPORTS DE GROUPEMENTS DE JEUNESSE MIS A

DISPOSITION DE CERTAINES INDUSTRIES

(TRANSPORTS T . U .)

N°	Groupement		Nombre de groupes	Période		Effectif total	Waggonnage	
	Provenance	Destination		du	au		voitures	Wag. Matér.
24	Ste-Affrique	Tulle	4	4/9	8/9	382	7	145
	Tulle	Bergerac	3	23/II	24/II	750	13	
6	Marvejols,	St-Etienne	11	5/9	24/II	689	12	32
	Brioude, Ambert							
	St-Germain-L.							
	St-Rémy-S/Dur.							
19	Aguessac	Toulouse	3	19/9	29/9	350	6	19
		Bourges	1	23/I2		50	1	
23	Laissac-Gages	Toulouse	19	24/9	17/II	1.245	20	60
	Campagnac-Bo-							
	zouls-Raucouls							
	Séverac							
26	La Miauze-R.	Felletin	1	19/10		150	2	
28	Thiviers-Exi-	Bergerac	10	9/I0	16/I1	270	4	21
	deuil-St-Ger-							
	main-des-Frès							
44	Courpière	Salbris	1	10/10		100	2	7
20	Egletons-Agen	Monts	9	9/I0	1/I2	350	5	93
	Juillac							
44	Courpière	Tarbes	9	24/I1	27/I2	520	9	180
38	Nontron	Bordeaux	3	9/I0	9/II	150	2	11
22	Bourg-Lastic	Tulle	3	8/I0	24/II	300	4	1
		St-Médard-en-J	1	21/II		125	2	
30	Tulle	Toulouse	6	9/I0	25/II	675	11	30
		Bergerac	1	20/II		400	7	
4	Cormatin	Salbris	1	14/I0		200	3	
JM-1	St-Pierre-de-R	Toulouse	5	21/I0	19/I2	240	4	11
2-7-9	Rumilly	Toulouse	1	21/I0		60	1	
26	St-Gervais-les							
	Bains							
JM-3	Gap	Toulouse	2	21/I0	22/I2	150	2	3
31								
11	Gap	Lyon	1	12/II		96	2	
5	Pontgibault	Lorette	3	22/I0	5/II	83	2	3
35	Labruguière	Bergerac	1	21/I0		150	2	
JM-4	Albertville	Salbris	1	27/I0		50	1	4
JMI5	Albertville	Châteauroux	1	2/I2				2
JM-5	Chambéry	Salbris	2	27/I0	2/II	200	3	1
JMI0	Chambéry	Pont-du-Château	1	11/I1		160	3	13
JMI7	Chambéry	Châteauroux	1	2/I2				1
JM32	Chambéry	Limoges	1	22/I2				1
JM-8	Modane	Salbris	1	8/II		50	1	8
34	Le Blanc	Roanne	1	21/II		189	3	
5	Pontgibaud	Clermont	5	22/I2	1/I2	320	5	3

39	Bellenave-Mézière-en-B.	Roanne	2	21/II	27/II	200	3	
	Lapeyrouse	St-Etienne	I	22/II		190	3	
18	Mauris	Toulouse	3	21/II	25/II	540	9	
45	Brioude	Bergerac	I	25/II		125	2	
	Langeac	St-Chamond-Fraisse-Unieux	6	7/I2	26/I2	432	8	3
		Rive de Gier						
		St-Etienne						
8	Captieux	Tulle	1	24/II		225	4	
25	Mauriac	Bergerac	3	24/II	26/II	280	5	
32	La Celle-B.	Brioude	1	27/II		150	2	
JMI4	St-Pierre-de-R.	Figeac	2	8/I2	19/I2			4
JM28	St-Pierre-de-R.	Cahors	2	16/I2	18/I2			14
JM27	St-Gervais-les-Bains	Figeac	I	18/I2				2
JMI8	Montmélian	Limoges	1	4/I2		44	1	10
22	Montmélian	Pont-du-Château	1	8/I2		25		
JMI9	St-Pierre-d'A.	Périgueux	2	4/I2	20/I2			8
5020	St-Pierre-d'A.	Toulouse	1	4/I2				2
JM21	Grenoble	Figeac	1	4/I2		50	1	
2329	Grenoble	Toulouse	2	8/I2	19/I2	50	1	1
24	Grenoble	Pont-du-Château	1	12/I2		25		
46	Poligny	St-Michel-de-M.	1	6/I2		60	1	
		St-Fons - Le	2	7/I2		50	1	
		Péage-de-Rous.						
15	Romans-Bourg-de-Péage	Le-P.-de-Rous.	2	7/I2		50	1	
		Albertv.-Ugine	2	8/I2	9/I2	120	2	
		Lyon	2	15/I2	22/I2	196	2	
		Givors	2	9/I2	13/I2	60	1	1
13	Cavaillon	Narbonne	2	20/I2		80	1	
			158			11.306	187	694

T A B L E A U N°13

RELEVÉ DES TRANSPORTS DE GROUPES DE SECOURS DES CHANTIERS

DE JEUNESSE DIRIGES SUR LES LIEUX SINISTRES PAR

ACTIONS DE GUERRE

! Indice du !	! GARE DE DEPART !	! DESTINATION !	! DATE DU MOUVEMENT !	! EFFECTIF !
! transport !	!	!	!	!
! R.S. 39.01 !	! Bellenave !	! Nantes !	! 18 - 9 - 1943 !	! 200 J. + 4 W. matériel !
! R.S. 45.01 !	! Brioude !	! Nantes !	! 2 - 10 - 1943 !	! 222 J. + 7 W. " !
! R.S. 39.02 !	! Lapeyrouse !	! Nantes !	! 12 - 10 - 1943 !	! 100 J. + 3 W. " !

T A B L E A U N° 14

RECAPITULATION DES TRANSPORTS DE JEUNES EFFECTUES SUR LA DEMANDE DU COMMISSARIAT

GENERAL DES CHANTIERS DE LA JEUNESSE PENDANT L'ANNEE 1943

MOIS	Nombre total de détachements	E F F E C T I F S					T R A N S P O R T E S		W A G O N N A G E	
		A ou V	T.A.	T.F.	T.U.	T.S. ou D	Total	Voitures	wagons matériel	
Janvier à Mai 1943	205	5.610	6.000				14.860	26.470	442	5.875
Juin	197	3.118	12.470	3.247			90	18.925	370	129
Juillet	114	1.955	3.221	3.861			60	9.097	170	115
Août	115	9.271		2.830			1.607	13.708	263	146
Septembre	158	16.245		1.259		1.592	1.017	20.113	356	490
Octobre	108	4.068		1.111		4.015	5.405	14.599	309	1.952
Novembre	132			446		4.302	11.917	16.665	309	1.197
Décembre	57			100		1.397	2.626	4.123	55	528
Totaux	1.086	40.267	21.691	12.854		11.306	37.582	123.700	2.273	10.432

- A ou V = Détaches à l'Agriculture ou aux Vendanges
T.A. = Service du Travail Obligatoire pour l'Allemagne
T.F. = Service du Travail Obligatoire pour l'Organisation TODT en France
T.U. = Travailleurs détachés dans certaines industries en France
W.S. = Transports Spéciaux
D. = Transports Divers

T A B L E A U N° 15

PERMISSIONNAIRES DE LA GARDE ET DE LA GENDARMERIE

MOIS	Gare de départ	EFFECTIF TRANSITANT PAR :					TOTAUX
		Châlon sur Saône	Moulins	Vierzon	Monpont	Langon	
<u>1°/ Permissionnaires de la Garde.--</u>							
Fév.	Mâcon	103					185
	St-Germain-des-Fs		13				
	Châteauroux			33			
	Périgueux				24		
	Agen					12	
Mars	Mâcon	319					529
	St-Germain-des-Fs		59				
	Châteauroux			63			
	Périgueux				57		
	Agen					31	
<u>2°/ Permissionnaires de la Gendarmerie.--</u>							
Janv.	Mâcon	61					212
	St-Germain-des-Fs		75				
	Châteauroux			34			
	Périgueux				15		
	Agen					27	
Mars	Mâcon	107					246
	St-Germain-des-Fs		65				
	Châteauroux			35			
	Périgueux				15		
	Agen					24	

T A B L E A U N° 16

RECAPITULATION DES TRANSPORTS D'ELEVES DES ETABLISSEMENTS D'EDUCATION

MILITAIRE POUR LES VACANCES

ETABLISSEMENTS D'EDUCATION	E F F E C T I F S				T R A N S P O R T E S				Total	
	via Chalon s/S.	via, Moulins	via, Vierzon	via, Monpont	via, Langon	trains spéciaux	voitures spécial.	trains spéciaux		voitures spéciales
<u>1°/ VACANCES DE PAQUES 1943</u>										
Prémilitaires	1.415	802	62	450	890					3.619
Pupilles de la Marine				329				17		346
Pupilles de l'Air		52						8		60
<u>2°/ GRANDES VACANCES 1943</u>										
Prémilitaires	1.149	570	257	469	229			599		3.273
Pupilles de la Marine				248				54		302
<u>3°/ VACANCES DE NOEL 1943</u>										
Prémilitaires	1.000		291	506	514			671		3.082
	3.664	622	802	610	2.002	743	890	1.349		10.682

T A B L E A U N° 17

TRANSPORTS INTERZONES EN CONVOIS COLLECTIFS DU PERSONNEL

CIVIL DES MINISTERES ALLANT EN CONGES EN ZONE OCCUPEE

DATES	MINISTERE de :	EFFECTIF par POINT de TRANSIT :					Effectif total
		S/Saône	Châlon	Moulins	Vierzon	Monpont		Langon
6/1/43	Finances			9		8	17
8/1/43	Finances (Douanes)	4		14	6		24
8/1/43	Travail (Service du Chômage)		12				12
9/1/43	Aviation		60				60
14/1/43	Guerre (Familles de Militaires)			15	11		26
15/1/43	- d°-		27				27
15/1/43	Aviation		45				45
16/1/43	Aviation		57	61	52	61	231
17/1/43	Guerre		67	116			183
18/1/43	Guerre (Familles de Militaires)					3	3
19/1/43	Guerre	228					228
20/1/43	Guerre		43				43
20/1/43	Aviation	35					35
21/1/43	Guerre (Familles de Militaires)	8					8
21/1/43	Guerre (Familles de Gendarmes)	56	51	26	3	23	159
25/1/43	- d°-		22				22
3/2/43	Marine Marchande	14					14
6/2/43	Aviation					17	17
6/2/43	Guerre (Familles de Militaires)	18	12	66	22	9	127
7/2/43	Finances (Douanes)	4		18	6		28
7/2/43	Aviation	40					40
10/2/43	Aviation	59					59
15/2/43	Aviation (Jeunesse et Montagne)	28		12			40
19/2/43	Aviation	50	39				89
20/2/43	Aviation		78				78
20/2/43	Guerre		227				227
22/2/43	Guerre				59		59
23/2/43	Guerre					53	53
24/2/43	Aviation			36		29	65
25/2/43	Aviation	70					70
25/2/43	Guerre	192					192
26/2/43	Guerre	140		124			264
26/2/43	Aviation					15	15
27/2/43	Aviation			11			11
27/2/43	Guerre			88			88
3/3/43	Marine Marchande	17					17
5/3/43	Aviation		10				10
5/3/43	Guerre (Familles de Militaires)	132	37	61	25	22	277
8/3/43	Finances (Douanes)	6		15	9		30
15/3/43	Marine (Familles de Marins)	89					89
16/3/43	- d°-		9				9
17/3/43	Familles de Gendarmes	92	60	43	17	34	246
8/4/43	Finances (Douanes)	6		16	8		30
		1.288	856	731	218	274	3.367

T A B L E A U N° 18

TRANSPORTS INTERZONES DES ETUDIANTS ET ELEVES DES ECOLES

PENDANT LES VACANCES SCOLAIRES

PERIODE	PROVENANCES	EFFECTIF par POINT de TRANSIT					Effectifs Transportés
		Chalon S/Saône	Moulins	Vierzon	Fleure	Langon	
Pâques 1943	Lyon	(1) 991					991
	Avignon	(1) 921					921
Aller 17/4	Clermont-Fd		(1) 429				429
Ret. 2/5	Limoges			(1) 422	87		509
	Toulouse			(1) 271		260	531
		1.912	429	693	87	260	3.381
Grandes Vacances 1943	Lyon	89					89
	Marseille	147					147
	Clermont-Fd		15				15
Aller 2/8/43	Limoges			36			36
	Toulouse			33			33
		236	15	69			320

(1) Par trains spéciaux.

T A B L E A U N° 19

VOYAGES H.P.F.2.

<u>GARE DE DEPART</u>	<u>GARE D'ARRIVEE</u>	<u>D A T E S</u>		<u>OBSERVATIONS</u>
		du	au	
VICHY	PARIS	10/1/43		Dép. 11 h.30
PARIS	VICHY		14/1/43	arr. 16 h.15
VICHY	PARIS	27/1/43		Dép. 12.h.00
PARIS	VICHY		30/1/43	arr. 10 h.45
VICHY	PARIS	11/2/43		Dép. 12 h.00
PARIS	VICHY		15/2/43	arr. 16 h.15
VICHY	PARIS	25/2/43		Dép. 12 h.00
PARIS	VICHY		28/2/43	arr. 17 h.15
VICHY	PARIS	5/3/43		Dép. 11 h.55
PARIS	VICHY		10/3/43	arr. 17 h.15
VICHY	PARIS	27/3/43		Dép. 11 h.55
PARIS	VICHY		2/4/43	arr. 14 h.45
VICHY	PARIS	22/4/43		Dép. 14 h.15
PARIS	VICHY		27/4/43	arr. 22 h.45
VICHY	PARIS	28/4/43		Dép. 11 h.55
PARIS	VICHY		1/5/43	arr. 18 h.15
VICHY	PARIS	23/5/43		Dép. 11 h.40
PARIS	VICHY		27/5/43	arr. 21 h.06
VICHY	PARIS	15/6/43		Dép. 16 h.50
PARIS	VICHY		19/6/43	arr. 14 h.06
VICHY	PARIS	5/7/43		Dép. 16 h.50
PARIS	VICHY		14/7/43	arr. 19 h.06
VICHY	PARIS	17/7/43		Dép. 9 h.30
PARIS	VICHY		20/7/43	arr. 16 h.36
VICHY	PARIS	5/10/43		Dép. 10 h.00
PARIS	VICHY		6/10/43	arr. 15 h.36
VICHY	PARIS	16/10/43		Dép. 10 h.00
PARIS	VICHY		20/10/43	arr. 16 h.06
VICHY	PARIS	11/12/43		Dép. 11 h.30
PARIS	VICHY		14/12/43	arr. 12 h.56
VICHY	PARIS	18/12/43		Dép. 11 h.30
PARIS	VICHY		23/12/43	arr. 15 h.36

T A B L E A U N° 20

VOYAGES DE PERSONNALITES AUTRES QUE LE CHEF DE L'ETAT

ET LE CHEF DU GOUVERNEMENT

PERSONNALITES	Gare de départ	Gare d'Arrivée	DATES		Observations
			du	au	
Madame la Maré- chale PETAINE	Vichy	Nice	6/I/43		V.A2 C2 L3 196 Tr. 1040/12I
- d°-	Vichy	Paris	28/1		Voit.A2 C2 L3 - 196 Tr. 1116/1016
Ministre de la Production Ind. et des Commun.	Vichy	Paris	24/2		Compt. 11/12 W.L. Tr. 1016/
Mme La M. PETAINE	Vichy	Paris	2/4		Voit.A2 C2 L3 196 Tr. 1112/1012
- d°-	Vichy	Paris	20/6		Voit.A2 C2 L3 196 Tr. 1116/1016
- d°-	Vichy	Arles-Nice	11/7		Voit. A2 C2 L3 196 Tr.1115+TN+BR
- d°-	Nice	Arles-Vichy		15/7	Voit. A2 C2 L3 196 Tr. 120+450+1114
Ministre de Pro. Ind. et des Com.	Vichy	Paris-Aust.		18/8	Tr. spl. salon 37
- d°-	Paris	Vichy	16/8		S. 37 - TR. 1015
- d°-	Paris	Vichy	23/8		S. 37 - Tr. 1015
- d°-	Vichy	Paris		24/8	S. 37 - Tr. 1016
- d°-	Paris-Aust.	Vichy	20/9		S. 37 - Tr. 1015
- d°-	Paris-Lyon	Marseille	24/9		S. 37 - Tr. 59
- d°-	Paris-Aust.	Vichy	1/10		S. 37 - Tr. 1015
- d°-	Vichy	Paris		2/10	S. 37 - Tr. 1016
- d°-	Paris-Aust.	Vichy	22/10		S. 37 - Tr. 1015
Madame La Maré- chale PETAINE	Vichy	Paris	22/10		Voit. A2 C2 L3 196 Tr.1112/1012
Ministre de la Pr.Ind. et des Communications	Vichy	Paris-Aust.		30/10	S. 37 - Tr. 1016
- d°-	Vichy	Paris-Aust.		31/10	S. 37 - Tr. 1016
- d°-	Paris-Aust.	Vichy	5/11		S. 82 - Tr. 1015
- d°-	Paris-Aust.	Vichy	12/11		S. 82 - Tr. 1015
- d°-	Vichy	Paris-Aust.		13/11	S. 82 - Tr. 1016
- d°-	Paris-Aust.	Vichy	19/11		S. 82 - Tr. 1015
- d°-	Paris-Aust.	Vichy	26/11		S. 82 - Tr. 1015
- d°-	Paris-Aust.	Vichy	30/11		S. 82 - Tr. 1015
Délégation Minis- térielle aux ob- sèques de M. Sar- traut	Vichy	Carcassonne	5/12	7/12	S. 36 - Tr. 1040/SF
Ministre de la Pr.Ind. et des Communications	Paris-Aust.	Vichy	31/12		S. 82 - Tr. 1015

T A B L E A U N° 21

TRANSPORTS DE DIPLOMATES

<u>DATE</u>	<u>PARCOURS</u>	<u>NATIONALITE</u>	<u>TRAINS UTILISES</u>
!15/1/43	!Lourdes-Nouvel-Avricourt	!Amérique	!Tr.Sp ¹ - Allemagne
!24/1/43	!Vichy-Le Mont-Dore	!Amérique du Sud	!Tr.Sp ¹ .2D+IWR-1A3B5 - 2A7
!25/1/43	!Lyon - Clermont-Ferrand	! - d°-	15 Voy!3 compt. Tr.1042/1043
!25/1/43	!Clermont-Fd. Le Mont Dore	! - d°-	15 Voy!Tr.Sp ¹ - 1D + 1A7
!25/1/43	!Nice - Nîmes	! - d°-	2 Voy!Tr.52/450) Tr. spécial
!25/1/43	!Marseille - Nîmes	! - d°-	21 Voy!Tr.450/451 (4 WL + 1 WR
!25/1/43	!Céret - Le Mont Dore	! - d°-	53 Voy!Tr. Sp ^{al} .) 2 fourgons
!26/1/43	!Bagnière-de-B. Le-Mont-Dore	! - d°-	3 Voy!Trains commerciaux
!26/1/43	!Ussel - Le Mont Dore	! - d°-	3 Voy!Tr.4420/2343
!26/1/43	!Clermont-Fd. Le Mont Dore	! - d°-	3 Voy!Tr. 7039/2343
!28/1/43	!Vichy - Cerbère	!Vénézuéla	54 Voy!Tr.1111/3445 + Tr. Spécial
!27/1/43	! - d°-	! - d°-	Matériel !Trains Commerciaux
! 3/2/43	!Marseille Cerbère	!Uruguay	2 autos ! - d°-
! 4/2/43	!Vichy - Cerbère	!Uruguay - Paraguay	!Train spécial
! 4/2/43	! - d°-	! - d°-	Autos !Trains commerciaux
!10/2/43	!Céret - Cerbère	!Cuba	18 Voy!Trains commerciaux
!12/2/43	!Le Mont Dore - Novéant	!Amérique du Sud	!Tr.Sp ^{al} - Allemagne
!25/2/43	!Vichy - Cerbère	!Chine	2 autos !Trains commerciaux
! 5/3/43	!Lyon - Vichy	!Chine	13 Voy!Tr. Comm.) Train spécial
! 5/3/43	!Marseille - Nîmes	!Chine	6 Voy!Tr. Comm. (Vichy
! 5/3/43	!Vichy - Cerbère	!Chine	42 voy!Tr. Sp ^{al} .) Cerbère
!10/3/43	!Céret - Hendaye	!Cuba	25 Voy!Train: spécial
!12/4/43	!Modane - Paris	!Légat. Franc. d'Athènes	!Tr. spécial (4DP-1WL-2A7 ! 2 WR)
!15/7/43	!Modane - Irun	!Chili	!Tr.640/I6I2/SP/459
!25/8/43	!Hendaye - Menton	!Diplomates Italiens	!Tr.Sp ¹ . Rame Italienne
!15/9/43	!Vichy - Paris	!Légation Italienne	!Tr.1114/1015 (3 compts.)
!29/9/43	!Menton - Port-Bou	!Espagne	!Train spécial
! 2/10/43	!Vichy - Hendaye	!Argentine (2 Wag.)	!Trains commerciaux
! 6/10/43	! - d°-	! - d°- (1 Wag.)	! - d°-
!24/10/43	!Nice - Port-Bou	!Espagne	!Tr.Sp ¹ . (1AC-1WL-3A7-1B7 ! 11 Wag. matériel
!16/11/43	!Nice - Paris	!Bulgarie (1 Wag.)	!Tr. 1484/6I76

T A B L E A U N° 22

RELEVÉ DES TRANSPORTS INTERZONES DE MALADES ET D'ENFANTS

ORGANISÉS PAR LA CROIX-ROUGE

FRANÇAISE

A N N E E 1943

<u>PÉRIODE</u>	<u>EFFECTIF PAR POINT DE TRANSIT</u>					<u>TOTAUX</u>
	<u>Chalon</u> <u>S/Saône</u>	<u>Moulins</u>	<u>Vierzon</u>	<u>Monpont</u>	<u>Langon</u>	
Janv. 1943		320 (Tr. 1018)	320 (tr. 1024)		59 (Tr. BR)	699
Fév. 1943		320 (Tr. 1014)	320 (Tr. 1006)			640
Mars 1943		320 (Tr. 1018)	320 (Tr. 1006)			640
Avril 1943		20 (Tr. 1018)				20
Totaux		980	960		59	1.999

T A B L E A U N° 23

RELEVÉ DES TRANSPORTS D'INTERNES POLITIQUES (RESSORTISSANTS ETRANGERS)

A N N E E 1943

DATE	NATURE DU TRANSPORT	ORIGINE	DESTINATION	Nombre de :			Effec- tif
				Convois	Trains spéciaux	Trans- porté	
12/1/43	Sujets Britanniques en transit d'Italie sur l'Espagne.	Modane	Hendaye	1	1	1	235
4/3/43	Sujets Britanniques et Améri- cains escortés de Zône Sud sur Zône Nord	Toulouse	St-Denis	1	1	1	487
4/3/43	- d°-	Marseille	St-Denis	1	1	1	1142
27/5/43	Sujets Britanniques en transit d'Italie sur l'Espagne	Modane	Hendaye	1	1	1	125
5/10/43	Israélites Portugais	Toulouse	Cerbère	1	1	1	45
6/10/43	Sujets Britanniques et Améri- cains escortés de Zône Sud sur Zône Nord	Nice-Tou- lon-Avi- gnon-Lyon Montélimar Grenoble	St-Denis Compiègne	1	1	1	145

T A B L E A U N° 24

RELEVÉ DES TRANSPORTS D'I.A.P.T. ET D'INDESIRABLES FRANÇAIS

A N N E E 1943

DATE	NATURE DU TRANSPORT	Origine	Destination	Nombre de :		Effec- tif Transp.
				Conv.	Trains spéc.	
27/2/43	I.A.P.T. escortés	Oloron-Ste-Marie	La Bourget Drancy	1	1	1.050
4/3/43	- d°-	- d°-	- d°-	1	1	1.050
10/3/43	Indésirables escortés	Nexon	Cornil	1		70
10/3/43	- d°-	- d°-	Aûch	1		25
14/3/43	- d°-	- d°-	- d°-	1		265
10/10/43	- d°-	Sète	La Furanne	1		70
23/10/43	- d°-	Pierre Buff.	St-Sulpice	1	1	680
2/11/43	- d°-	Oloron-Ste-M	Ax-s/Vienne	1		55
19/11/43	Détenus escortés	Marseille	Nîmes	1		3
22/11/43	- d°-	- d°-	St-Etienne	1		4
22/11/43	- d°-	- d°-	Valence	1		5
25/11/43	- d°-	St-Jean-de-M	Canfranc	1		75
8/12/43	- d°-	Villeneuve-sur-Lot	Voves	1		150
8/12/43	- d°-	- d°-	Nexon	1		100
11/12/43	- d°-	Pontcharra sur-Bréda	La Rochelle	1	1	435
11/12/43	- d°-	Nexon	- d°-	1	1	190
11/12/43	- d°-	St-Sulpice	- d°-	1		53
22/12/43	- d°-	Villeneuve-sur-Lot	Sisteron	1		320
22/12/43	- d°-	Sisteron	Nexon	1		310
29/12/43	- d°-	La Rochelle	Voves	1		120
29/12/43	- d°-	Nexon	Pontcharra S/Br.	1		170
31/12/43	- d°-	Riom	Penne	1		65

T A B L E A U N° 25

RELEVÉ DES TRANSPORTS DE TRAVAILLEURS ETRANGERS

DATE	NATURE DES TRANSPORTS	ORIGINE	DESTINATION	Nombre de		Effectif
				Tr. conv.	Sp ¹ .	
23/1/43	Evacuation des Camps de Travailleurs	Fréjus	(Avignon) (Sorgues) (St-Aypolite) (du Fort)	1	(1)	624
23/1/43	- d° -	Puget sur Argen	(Avignon) (Courthezon) (Entraigues)	1	(1)	624
30/3/43	Repli du Centre Pôlonais	Lourdes	l'Isle Jourd.	1		190
23/4/43	Indochinois	Sorgues	Brassac-les-M	1		66
12/5/43	- d° -	Sète	Le Vigan	1		400
14/5/43	- d° -	Nîmes	Marseille	1		250
21/5/43	- d° -	Carcason.	Avignon	1		250
4/6/43	- d° -	Sorgues	Arles	1		70
6/6/43	- d° -	Lyon	Roannes	1		171
7/6/43	- d° -	Sorgues	Clermont	1		100
7/6/43	- d° -	Sorgues	Lyon-Brot.	2		95
5/7/43	Indochinois pour Organisation Todt	Lannemez.	Marseille	1		120
5/7/43	- d° -	Caussade	Marseille	1		264
5/7/43	- d° -	Le Vigan	Marseille	1		188
5/7/43	- d° -	Nîmes Co.	Marseille	1		159
1/9/43	Indochinois	Quissac	Lézignan	1		50
27/9/43	Sénégalais	Fréjus	Pont-d'Ain	1		159
1/10	Indochinois	St-Cham.	Tournus	1		50
16/10	3ème Cie de Travailleurs	Riom	Souillac	1		133
27/10	Italiens	Nice	Calais	1		100
30/10	Indochinois	Brassac-les-Mines	Sorgues	1		50
31/10	- d° -	Salon	Arles	1		30
3/11	Sénégalais	Fréjus	Castelfrance	1		15
21/11	Sénégalais (3ème Cie)	St-Satur.	Carcassonne	1		205
		d'Avignon				
5/12	Malgaches	Sète	Puget s/Argen	1		22
20/12	Indigènes	Aix-en-P.	Marseille	1		81
21/12	Malgaches	Tarbes	Aubenas	1		21

T A B L E A U N° 26

RELEVÉ DES TRANSPORTS DE PERSONNEL A L'OCCASION DE

MANIFESTATIONS ET RASSEMBLEMENTS DIVERS

! DATE !	! Nature des Transports !	! Origine !	! Destination !	! Nombre de ! Effec. !		
				! Conv. !	! Sp ^x . !	! porté !
! 6/1 !	! Secrétaires Généraux des Préfectures !	! Vichy !	! Paris !	! 1 !	! !	! 40 !
! 12/1 !	! Officiers de Marine !	! Toulon !	! Paris !	! 1 !	! !	! 30 !
! 10/4 !	! Congressistes Journées d'Etudes !	! Paris !	! Le Mont Dore !	! 1 !	! !	! 80 !
! 30/4 !	! Jeunes Gens - Visite au Maréchal !	! Vichy !	! Bordeaux !	! 1 !	! !	! 240 !
! 2/5 !	! Musique des Mineurs de Lens !	! Vichy !	! Lens !	! 1 !	! !	! 80 !
! 7/5 !	! Etudiants - Visite au Maréchal !	! Paris !	! Vichy !	! 1 !	! !	! 100 !
! 30/5 !	! Mères de Famille - Visite au Maréchal !	! Vichy !	! Paris !	! 1 !	! !	! 30 !
! 24/5 !	! Douaniers rassemblés à Lyon !	! Sud-Ouest !	! Lyon-Brott. !	! 1 !	! !	! 207 !
! 2/6/ !	! Officiers allant suivre des cours DCA !	! Clermont !	! Orléans !	! 1 !	! !	! 40 !
! 6/6 !	! Manifestation Missionnaire à Carcasson !	! Toulouse !	! Carcassonne !	! !	! 1 !	! !
! 10/6 !	! !	! Carbonne !	! Carcassonne !	! !	! 1 !	! !
! 10/6 !	! Officiers - Cours de D.C.A. - !	! Clermont !	! Issoudun !	! 1 !	! !	! 10 !
! 11/7 !	! Maires Région Orléans - Visite au Mar. !	! Vichy !	! Orléans !	! 1 !	! !	! 40 !
! 30/7 !	! Gardiens de la Paix avec chiens !	! Vichy !	! Marseille !	! 1 !	! !	! 7 !
! 31/7 !	! Rassemblement de Jeunes Gens !	! Toulouse !	! Pau !	! 1 !	! !	! 300 !
! 2/8 !	! - d°- !	! Pau !	! Toulouse !	! 1 !	! !	! 400 !
! 4/8 !	! Musique des Oeuvres de l'Air !	! Toulouse !	! Limoges !	! 1 !	! !	! 112 !
! 6/8 !	! - d°- !	! Limoges !	! Toulouse !	! 1 !	! !	! 112 !
! 9/8 !	! - d°- !	! Toulouse !	! Vichy !	! 1 !	! !	! 112 !
! 13/8 !	! Détachement de la Milice Française !	! Vichy !	! Grenoble !	! 1 !	! !	! 160 !
! 16/8 !	! Drapeau des Chantiers de la Jeunesse !	! Riom !	! Vic-sur-Cère !	! 1 !	! !	! !
! 24/8 !	! Musique des Oeuvres de l'Air !	! Toulouse !	! Paris !	! 1 !	! !	! 125 !
! 24/8 !	! Douaniers rassemblés à Lyon !	! Sud-Ouest !	! Lyon-Brott. !	! 10 !	! !	! 314 !
! 28/8 !	! Vendangeurs !	! Le Puy !	! Montp. Béziers !	! 1 !	! !	! 200 !
! 1/9 !	! Vendangeurs !	! Limog. Brim !	! Montpellier !	! 1 !	! 1 !	! 642 !
! 3/9 !	! Vendangeurs !	! -d°- !	! Carcassonne !	! 1 !	! 1 !	! 668 !
! 8/9 !	! 1 Off. et 30 hommes avec bagages !	! Fréjus !	! Castel franc !	! 1 !	! !	! 31 !
! 4/9 !	! Drapeau des Chantiers de la Jeunesse !	! Clermont !	! Lyon !	! 1 !	! !	! !
! 4/9 !	! Musique des Oeuvres de l'Air !	! Toulouse !	! Limoges !	! 1 !	! !	! 112 !
! 27/9 !	! - d°- !	! - d°- !	! Nîmes !	! 1 !	! !	! 112 !
! 29/9 !	! - d°- !	! Nîmes !	! Montpellier !	! 1 !	! !	! 112 !
! 1/10 !	! - d°- !	! Montpell. !	! Toulouse !	! 1 !	! !	! 112 !
! 30/9 !	! Milice Française !	! Vichy !	! Grenoble !	! 1 !	! !	! 85 !
! 17/10 !	! Maires Région d'Angers !	! Vichy !	! Vierzon !	! 1 !	! !	! 40 !
! 22/10 !	! Journaliste en W.L. !	! Lyon !	! Vichy !	! 1 !	! !	! 44 !
! 23/10 !	! Gendarmes escorte de détenus !	! St-Sulpice !	! Limoges !	! 1 !	! !	! 270 !
! 7/11 !	! Maires Région de Marseille !	! Vichy !	! Marseille !	! 1 !	! !	! 40 !
! 12/11 !	! Transfert de Malades !	! Privas !	! Rodez !	! 1 !	! !	! 350 !
! 19/11 !	! Groupe d'Assistance aux Polonais !	! Grenoble !	! Vals-les-B. !	! 1 !	! !	! 70 !
! 21/11 !	! Délégation auprès du Maréchal !	! Vichy !	! Paris !	! 1 !	! !	! 35 !
! 30/11 !	! Fonctionnaires retour de la Martinique !	! Nîmes !	! Vichy !	! 1 !	! !	! 17 !
! 10/12 !	! Délégués à la Propagande !	! Vichy !	! Paris !	! 1 !	! !	! 60 !
! !	! !	! !	! !	! !	! !	! !

T A B L E A U N° 27

TRANSPORTS DE VENDANGEURS POUR LA CAMPAGNE VINICOLE DE 1943

Provenances											Effectif
Destinations	Lyon	St-Etienne	Marseille	Clermont-Ferrand	Toulouse	Ariège	Hautes Pyrenées	Basses Pyrenées	Alpes Maritimes	Divers	total nécessaire
Hérault		2.000	2.500	500					2.500	3.500	11.000
Aude					1.000	1.000				5.200	7.200
Gers							500	300			800
Tarn et G.					600						600
Lot et Gar.					500						500
Gard			1.500								1.500
Var									1.000		1.000
Saône et L.										2.000	2.000
Rhône	3.500										3.500
Indre et L.										300	300
Dordogne et Gironde										3.000	3.000
	3.500	2.000	4.000	500	2.100	1.000	500	300	3.500	14.000	31.400

T A B L E A U N°28

REPARTITION DE WAGONS ACCORDES AU TITRE DE DEPANNAGE

D'ENTREPRISES, D'USINES, ETC

PAR LA DELEGATION TECHNIQUE

PERIODES	Nombre de wagons			PERIODES	Nombre de wagons		
	P.R.	P.G.	Total		P.R.	P.G.	Total
Crédit alloué à la D.T. par semaine.	30	50	80	Mai 24 au 30		13	13
Janv. 28/12 au 3		6	6	Juin 31 au 6/6	7	20	27
4 au 10		30	30	6 au 12		21	21
11 au 17	1	27	28	13 au 19		8	8
18 au 24	1	29	30	20 au 26		8	8
25 au 31	5	30	35	28 au 4/7		17	17
Févr. 1 au 7		25	25	Juil. 5 au 11		11	11
8 au 14		29	29	12 au 18		12	12
15 au 21	13	26	39	19 au 23		8	8
22 au 28		29	29	24 au 31		13	13
Mars 1 au 7	8	25	33	Août 1 au 7		9	9
8 au 14	6	22	28	8 au 14		17	17
15 au 21	3	29	32	15 au 21		18	18
22 au 28	19	24	43	22 au 28		7	7
Avril 29 au 4/4	9	20	29	Sep. 29 au 4/9	6	20	26
5 au 11	14	20	34	5 au 11		17	17
12 au 18	13	20	33	12 au 18	17	20	37
				19 au 25	15	20	35
	P.G.A	P.G.B.	Total	Oct. 26 au 2/10	15	20	35
Crédit hebdomadaire	15	20	35	3 au 9	15	20	35
Avril 19 au 25	11	20	31	10 au 16	15	20	35
26 au 2/5		17	17	17 au 23	15	20	35
Mai 3 au 9		8	8	24 au 31	14	20	34
10 au 16	2	20	22	Nov. 1 au 6		5	5
17 au 23	3	20	23	7 au 13	13	20	33
				14 au 21	15	20	35
				22 au 28	3	15	18
				Déc. 29/au 4/12		15	15
				5 au 11		15	15
				12 au 18		15	15
				19 au 25		15	15
				26 au 31		5	5