

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

AFFAIRES MILITAIRES

PREAMBULE

Pendant la période comprise entre la signature de l'Armistice et le 12 Août 1940, l'exploitation du réseau ferré de la zone libre a été assurée, sous le régime de la réquisition des ressources des Chemins de fer, par la Commission Centrale des Chemins de Fer, siégeant à Toulouse, et disposant comme Techniques de hauts-fonctionnaires et d'agents de la S.N.C.F.

Un arrêté en date du 5 Août 1940 (J.O. du 13 Août 1940) a rapporté, à dater du 12 Août 1940, les dispositions de l'arrêté interministériel du 24 Août 1939, portant réquisition des ressources des Chemins de Fer.

La Commission Centrale des Chemins de Fer a, en conséquence, cessé de fonctionner à la date du 12 Août 1940. A cette dernière date, le Commissaire Militaire reprenant ses attributions du temps de paix, s'est installé à Vichy, provisoirement dans le bureau de l'Agence S.N.C.F. du Parc, par la suite à l'hotel Mazarin.

TITRE I

ORGANISATION DE LA LIAISON ENTRE LE 4° BUREAU DE L'ETAT-MAJOR DE
L'ARMEE ET LA DELEGATION TECHNIQUE SNCF.

A partir du 12 Août 1940, la liaison avec le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée et le Commissaire Militaire de la Commission Centrale a été assurée par la Délégation Technique S.N.C.F.

de Vichy, conformément aux dispositions de la note n°15 Sp.900/4 du 8 Août 1940 du Service Central du Mouvement.

La Convention d'Armistice ayant autorisé le maintien d'une certaine force armée dite " Armée de l'Armistice " pour les besoins du maintien de l'ordre en zone non occupée, le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée a été amené à établir un "Plan de transport en vue du maintien de l'ordre."

Pour permettre l'étude et la mise au point de ce plan de transport, une note en date du 23 Novembre 1940, signée par le Lt-Colonel GUET, Commissaire Militaire de la Commission Centrale et M. R. SCHUTZ, Chef de la Délégation Technique S.N.C.F. a fixé l'organisation de la liaison entre le 4° Bureau et la Délégation Technique S.N.C.F.

Cette note indiquait que l'exécution du Service Militaire des Chemins de Fer demeurerait confiée à la Commission Centrale. Elle désignait comme représentant du Directeur Général, Commissaire Technique, le Chef de la Délégation Technique S.N.C.F. disposant sur place, du Bureau Central de Liaison, et précisait le rôle de ce bureau et des Bureaux Régionaux de liaison.

Il était par ailleurs prévu que, en cas de mise en application du Plan de transport en vue du maintien de l'ordre les fonctions de Commissaire Technique seraient assurées par M. Jean LEVY, Commissaire Technique Adjoint de la Commission Centrale, secondé par de hauts-fonctionnaires des Services Centraux du Mouvement et du Matériel.

A noter que seule la Commission Centrale existait à ce moment comme organe mixte. Les Commission Régionales Sud-Est et Sud-Ouest n'ayant été reconstituées qu'ultérieurement (voir ci-dessous - §.C.)

A - BUREAU CENTRAL DE LIAISON -

- a) ORGANISATION - Le Bureau Central de Liaison est dirigé par un représentant du Service Central du Mouvement. Il comprend en outre un agent de chacune des régions Sud-Est et Sud-Ouest et un dessinateur fourni par la Région Sud-Est.

Le Bureau Central de Liaison a été constitué au début de Décembre 1940.

- b) ROLE - Le Bureau Central de Liaison assure une liaison constante avec le Commissaire Militaire de la Commission Centrale et avec le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée.

Il procède, soit directement au moyen de la documentation dont il dispose, soit avec l'aide des organes régionaux de liaison, à l'organisation des transports ordinaires demandés ou des transports éventuels envisagés par l'Etat-Major de l'Armée, 4° Bureau. Il donne les ordres d'exécution aux organes régionaux de liaison, sous le couvert du Chef de la Délégation Technique.

En fait, le Bureau Central de Liaison ne disposant pas des liaisons téléphoniques nécessaires, seules les questions de principe concernant les transports militaires ordinaires ont été réglées par ce Bureau.

L'exécution de ces transports (détachements, permissionnaires, démobilisés, etc...) ont été réglés par le Bureau du Mouvement de la Délégation Technique

B - ORGANES REGIONAUX DE LIAISON -

a) ORGANISATION - Chacune des régions Sud-Est et Sud-Ouest a organisé, la première à Lyon, la 2° à Limoges, un Bureau Régional de Liaison, composé de :

- 1 fonctionnaire supérieur
- 1 Inspecteur des Agents, dont 1 du Service de la Traction, initiés aux questions de transports militaires.

b) ROLE - Les Bureaux Régionaux de Liaison sont chargés du tracé des horaires et de la préparation des documents d'exécution relatifs aux transports éventuels à assurer par les itinéraires qu'a fixés la Commission Centrale.

C - COMMISSIONS REGIONALES -

Les Commissions Régionales Sud-Est et Sud-Ouest ont été reconstituées à la date du 1er Avril 1941, par la nomination :

- du Chef de Bataillon ELY, comme Commissaire Militaire de la Région Sud-Est.
- du Chef de Bataillon TAILLON, comme Commissaire Militaire de la Région Sud-Ouest.

Les Commissaires Militaires Régionaux sont restés en résidence à Vichy, auprès du Commissaire Militaire de la Commission Centrale. Il était prévu qu'ils rejoindraient leur poste auprès de la Délégation Technique Régionale correspondante, en cas de transports militaires importants ou lorsque l'ordre en serait donné.

D - COMMISSAIRES MILITAIRES -

a) Commission Centrale.

- Lt-Colonel GUET - jusqu'au 2 Juillet 1941
- Lt-Colonel DUPUIS - du 3 Juillet 1941 au 26 Avril 1942
- Lt-Colonel BORDEREAUX - du 27 Avril 1942 au 3 Décembre 1942

b) Commission Régionale Sud-Est.-

Commandant ELY - du 1er Avril 1941 au 19 Juillet 1941

Commandant BORDEREAUX - du 20 Juillet 1941 - (Le Lt-Colonel BORDEREAUX nommé ensuite Commissaire Militaire de la Commission Centrale, a conservé les fonctions de Commissaire Militaire de la Région Sud-Est)

c) Commission Régionale Sud-Ouest.

Commandant TALLON - du 1er Avril 1941 au 8 août 1942 (A son départ le Commandant TALLON n'a pas été remplacé dans ses fonctions.)

TITRE II

PERIODE du 15 DECEMBRE-1940 au 27 NOVEMBRE 1942

C H A P I T R E I

PLAN DE TRANSPORT EN VUE DU MAINTIEN DE L'ORDRE

Dès la mise en place de l'Armée de l'Armistice, l'Etat-Major de l'Armée - 4^e Bureau, a étudié et mis au point un " Plan de transport en vue du maintien de l'ordre ".

En raison de l'absence d'un bureau spécialisé à la Délégation Technique Vichy, les premières études concernant les itinéraires (tracé, densité) et l'établissement des Tableaux de marches, ont été faites par les 2 Délégation Techniques Régionales Sud-Est et Sud-Ouest.

Le tirage des tableaux de marches a été effectué par la Délégation Technique Lyon, disposant d'un dessinateur spécialisé et d'une machine Gestetner.

Ces premiers travaux étaient terminés en Novembre 1940.

Dès le 15 Décembre 1940, les diverses questions relatives au plan de Maintien de l'Ordre (M.O.) ont été suivies par le Bureau Central de Liaison.

A - ORGANISATION MILITAIRE TERRITORIALE DE LA ZONE NON OCCUPEE.

Le territoire de la zone non occupée était réparti entre 8 Divisions Militaires (D.M.) ayant pour sièges :

7° D.M. Bourg
9° D.M. Châteauroux
12° D.M. Limoges
13° D.M. Clermont-Ferrand
14° D.M. Lyon
15° D.M. Marseille
16° D.M. Montpellier
17° D.M. Toulouse.

Ces Divisions formaient 2 groupes de Divisions Militaires (G.D.M.) savoir,

1er G.D.M. - Avignon (7°, 14°, 15°, et 16° D.M.)

2ème G.D.M. - Clermont-Ferrand (9°, 12°, 13°, et 17° D.M.)

Il existait en outre, 2 brigades de cavalerie stationnées, l'une à Vienne et Nîmes, l'autre à Tarbes et Agen, ainsi qu'un certain nombre de groupements de la Garde.

Les Grandes Unités, étaient toutes du même type.

L'Annexe n° 1, donne la composition d'une Grande Unité d'un régiment de Cavalerie de Réserve Générale et d'un groupe de la garde. Cette annexe indique également le nombre de rames-types (voir §. Matériel roulant) nécessaires pour l'enlèvement des différents éléments.

B - CARACTERISTIQUES DES TRANSPORTS DU MAINTIEN DE L'ORDRE.

Pour les besoins du maintien de l'ordre, chaque Division Militaire mettait sur pied, un groupe mobile, articulé comme suit :

- colonne rapide.
- 1ère colonne légère
- 2ème colonne légère
- éléments de réserve.

Etant donné les conditions d'utilisation des groupes mobiles, nous ne pouvions avoir à l'avance, aucune donnée, d'une part sur les unités à enlever, d'autre part, sur les lieux de concentration des forces.

Il n'était donc pas possible de préparer un enlèvement automatique, en fonction d'un jour donné, dans des conditions analogues à celles des plans de concentration établis avant la guerre.

Le plan de transport en vue du Maintien de l'Ordre devait permettre une concentration sur les lieux d'utilisation, de tous les moyens demandés par le Commandement, dans un minimum de temps.

Il s'agissait donc d'assurer :

- un démarrage rapide des transports
- un acheminement sur les points de concentration, des éléments provenant de divers points de la zone non occupée, à une densité aussi serrée que possible.

Le plan d'ensemble définissait :

- Les itinéraires et les marches correspondantes prévus pour l'acheminement des trains
- les moyens à utiliser pour l'embarquement et le débarquement des troupes, ainsi que les accessoires destinés à leur équipement.
- Les stations-halte d'abreuvement à mettre en service.
- L'emplacement des postes de régulation.
- Les équipes mobiles de réparations à mettre sur pied.
- Le réseau de communications téléphoniques spécialisé, reliant entre eux tous les organes militaires et techniques intéressés par la mise en oeuvre du plan de transport.

Il était prévu que le service commercial pourrait être soit maintenu, soit soumis à certaines restrictions ou même supprimé entièrement, les instructions à ce sujet étant données, au moment du besoin, par la Commission Centrale suivant les mesures qui auraient été prises sur le plan gouvernemental pour dégager la responsabilité de la S.N.C.F. en matière de transports commerciaux (arrêté interministériel de réquisition partielle ou totale des ressources du chemin de fer.) L'arrêté interministériel était préparé en minute.

Dans le cas où le service commercial était maintenu, entièrement ou partiellement, les transports de M.O. bénéficiaient de la priorité accordée aux transports militaires.

Les transports étaient déclenchés par décision du Ministre Secrétaire d'Etat à la Guerre, notifiée sous le timbre de l'Etat-Major de l'Armée - 4^o Bureau et pouvaient faire l'objet de préavis ou d'ordres directs de déclenchement tenant

- Les affluents et défluent communs aux 2 rocades, désignés par des lettres particulières et dont les marches étaient numérotées en fonction de la gare origine du numérotage.

Densités : Les 2 roca

des étaient tracées à 18/24.

Les affluents et défluent ont été tracés aux densités jugées nécessaires pour les acheminements prévus sur chacun d'eux. Pour certains d'entre eux, la densité était limitée par les conditions de circulation des trains militaires sur les sections de ligne empruntées.

Le réseau d'itinéraires ainsi constitué a été défini par la note n° 17939 E du 19 Novemb~~r~~e 1940 de la Commission Centrale des Chemins de Fer.

D - TABLEAUX - HORAIRES . -

Les horaires des marches affectées à chaque itinéraire ont été réunis en " Tableaux-horaires ", dressés à l'aide des marches du livret spécial, les marches réservées étant numérotées de façon continue à partir de 1.

Il a été dressé :

- pour chacune des roca
des, un tableau-horaire pour chaque sens.

Les affluents et défluent propres à chaque rocade figuraient sur le même tableau que la rocade à laquelle ils se rapportaient.

- un tableau des marches réservées aux affluents communs aux 2 roca
des,- un tableau des marches réservées aux défluent communs aux 2 roca
des.

E - AMENAGEMENT des ITINERAIRES.-

Un exercice du 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée effectué en Février 1941 a fait ressortir les difficultés de correspondance entre les marches des roca

des tracées à 18/24 et les marches des défluent, tracées à des densités souvent bien inférieures.

En particulier, dans la région Brive - Limoges - St-Sulpice-Laurière - Châteauroux et Issoudun, des stationnements importants ont été imposés aux trains de troupes, entraînant des condensations dans les gares de bifurcation.

Une conférence réunie à Vichy le 1er Avril 1941 et à laquelle assistaient des représentants des organes intéressés (4° Bureau de l'E.M.A. - Commission Centrale - Délégation Technique de Vichy et Délégations Techniques de Lyon et Limoges) a pris les décisions ci-après qui avaient été approuvées au préalable par le Service Central Mouvement à qui elles avaient été soumises le 31 Mars au cours d'une liaison

1°/ - Porter à 18/24 sur les lignes où cela sera possible, le tracé des itinéraires affluents et défluent, en fixant au besoin un nombre de marches maximum à utiliser par 24 heures et l'espacement minimum entre deux trains successifs.

2°/ - Pour les autres lignes, tracé d'une marche-type en précisant :

- la densité journalière maximum à utiliser,
- l'espacement minimum à maintenir entre les trains de même sens.
- le tonnage remorqué
- que les trains doivent autant que possible, être répartis également dans les 24 heures, étant entendu qu'en cas de nécessité, les trains pourront être groupés en maintenant entre eux l'espacement minimum fixé,

3°/ - Pour certaines lignes sur lesquelles il n'est pas tracé d'itinéraire, mais susceptibles d'être utilisées en cas de détournement, tracer une marche-type comportant les précisions prévues au 2° ci-dessus.

Ces modifications ont entraîné la réédition des tableaux-horaires. Les nouveaux tableaux ont été mis en service en Mai 1941.

1er rectificatif aux tableaux-horaires - tirage de Mai 1941.-

Le rétablissement de la circulation entre Argenton S/Creuse et Le Blanc (reconstruction du Pont de St-Gaultier) entraînait une modification des affluents et défluent qui avaient été prévus entre ces deux points pendant la durée d'interception de la ligne.

Par note en date du 18 Juillet 1941, nous avons demandé au Commissaire Militaire si nous pouvions procéder à l'établissement d'un rectificatif aux tableaux-horaires.

Accord nous a été donné le 22 Juillet 1941.

Des consignes établies par les Délégations Techniques Régionales désignaient pour chaque lot géographique, les gares chargées de la formation des rames et pour chacune de ces gares, le nombre par type des rames à former.

3°/ - Détermination du matériel roulant nécessaire.

Au cours de l'exercice effectué à Vichy du 17 au 20 Février 1941, il est apparu qu'il y aurait quelques difficultés à rassembler le matériel roulant, en particulier les wagons plats de catégorie.

Il convenait alors :

- a) de déterminer le nombre de véhicules nécessaires, dans l'hypothèse la plus défavorable.
- b) de maintenir en zone non occupée un parc minimum dont l'effectif serait basé sur les résultats de l'étude précédente.

Afin de pouvoir régler les prestations hebdomadaires interzones de manière à ce que nous disposions en tout temps sur le territoire de la zone non occupée du matériel approprié, le Service Central du Mouvement a demandé aux Régions Sud-Est et Sud-Ouest de faire établir des plats nécessaires.

l'état

Pour permettre au Bureau Central de Liaison de suivre la situation, nous avons demandé aux 2 Délégations Techniques Régionales de faire établir les 1er et 16 de chaque mois, une situation faisant ressortir pour l'ensemble de la zone non occupée le nombre de wagons disponibles.

La première situation établie a été celle du 1er Avril 1941.

Les renseignements recueillis par l'enquête du Service Central du Mouvement faisant ressortir un déficit important en plats de 1° et 2° catégories. Pour déterminer ces renseignements, il avait été tenu compte des besoins pour assurer la totalité des enlèvements de l'Armée de l'Armistice.

Mais pour évaluer d'une manière plus proche de la réalité les besoins auxquels nous aurions à faire face en cas d'application du plan de maintien de l'ordre, il convenait, d'une part de prendre pour base le matériel roulant nécessaire pour l'enlèvement d'un groupe mobile, d'autre part, d'évaluer, par hypothèse, le nombre de groupes mobiles susceptibles d'être enlevés simultanément.

Une étude faite dans ces conditions en Décembre 1941 par le Bureau Central de Liaison, a permis de conclure que, dans l'hypothèse la plus défavorable, nous pourrions assurer sans difficulté la fourniture des wagons couverts et plats H.C., mais que, compte-tenu des disponibilités en matériel plat de catégorie :

1°/ - Nous pourrions assurer avec certaines difficultés de réparation, la fourniture du matériel nécessaire au transport de 2 G.M.

2°/ - Pour les transports dont le volume serait égal au moins à 3 G.M., il serait nécessaire de prévoir l'acheminement V.T. des colonnes rapides.

3°/ - Pour ces mêmes transports, il y aurait lieu de prescrire le déchargement des wagons en cours de transport et la réutilisation des rames vides après libération.

Toutefois, les délais nécessaires pour que ces dernières mesures produisent leur plein effet conduiraient vraisemblablement

- à laisser un blanc entre les divers éléments transportés.

- à prévoir l'enlèvement des éléments de réserve générale à une certaine distance des groupes mobiles.

En tout état de cause, il apparaissait que nous pourrions assurer le démarrage rapide des transports, mais que nous éprouverions de très sérieuses difficultés au cours de l'exécution pour assurer la formation des rames-types nécessaires.

Ces conclusions ont été portées à la connaissance du Commissaire Militaire.

L'étude précédente était basée sur une composition des groupes mobiles, déterminés d'après les données des exercices effectués précédemment.

Par la suite, la D.M. n° 5105-4/E.M.A. du 26 Mai 1942 a fixé :

- le fractionnement par rame-type des unités de l'armée de l'Armistice,
- le fractionnement détaillé du Groupe mobile renforcé (G.M.R.) et du régiment de cavalerie de réserve générale.

En Juin 1942, nous avons donc, sur ces nouvelles bases repris l'étude de Décembre 1941. Cette nouvelle étude confirmait les conclusions de celle de Décembre 1941 et faisait ressortir que nous pourrions enlever immédiatement au maximum 2 groupes mobiles renforcés complets.

Pour approfondir cette question, nous avons examiné en Septembre 1942, dans quelles conditions nous pourrions assurer l'enlèvement des autres G.M.R. complets, compte-tenu de l'application des dispositions suivantes :

- rassemblement et déchargement de tous les wagons plats aptes aux transports militaires existant en zone libre, dès l'ordre de déclenchement des transports,
- réutilisation des rames ayant servi au transport des premiers G.M.R. enlevés.

Nous avons ainsi pu conclure que nous pourrions transporter :

- 2 G.M.R. dans le délai de préavis fixé
- 1 G.M.R. complet dans un délai de 72 heures (heure initiale des embarquements) compté à partir de la réception de l'arrêté interministériel nous permettant de procéder au déchargement des wagons plats en cours de transport.
- 2 G.M.R. complets dans un délai de 72 heures (heure initiale des embarquements) augmenté du délai de préavis fixé pour le déclenchement des transports.

G - ORGANES DE COMMANDEMENT ET ORGANES REGULATEURS.-

1°/ - Organes de Commandement -

- Commission Centrale des Chemins de Fer, disposant de la Délégation Technique S.N.C.F. de Vichy.
- Commissions Régionales Sud-Ouest et Sud-Est disposant respectivement de la Délégation Technique de Limoges et de la Délégation Technique de Lyon.
- Arrondissements de l'Exploitation, auxquels étaient confiées les attributions des S/Commissions de Chemins de Fer dont la constitution n'avait pas été prévue.

2°/ - Organes Régulateurs-

- Délégations auprès des Groupes de Divisions Militaires représentant simultanément :

1° E.M.A. (4° Bureau)
La Commission Centrale
la Délégation Technique Vichy

Chaque délégation comprenait :

1 Officier régulateur chef de la Délégation
1 fonctionnaire de la S.N.C.F. représentant la Délégation Technique Vichy.

disposant éventuellement d'adjoints.

- Postes régulateurs de Division Militaire.

Organe implanté auprès de chaque D.M. et comprenant :

- 1 Officier régulateur et 6 Officiers adjoints
- 1 fonctionnaire de l'Exploitation de la S.N.C.F.
(en principe l'Inspecteur Principal accrédité auprès
de la D.M. intéressée ou son représentant) assisté
des représentants qualifiés des services V.B. et M.T.

Ces organes avaient des attributions analogues à celles des Régulateurs Généraux et pouvaient fonctionner soit comme régulateur de débarquement soit comme régulateur d'anlèvement.

- Postes régulateurs en cours de transports.

Implantés en des points convenables sur les itinéraires de transport et ayant un rôle analogue à celui des régulatrices de mouvement.

L'annexe 2 donne le schéma de l'articulation d'ensemble des organes ayant action sur le jeu du plan de transport.

H - RESEAU TELEPHONIQUE SPECIALISE

Un réseau téléphonique spécialisé a été constitué et sa mise en service prévue sur ordre donné par l'Etat-Major de l'Armée 4^o Bureau.

Les relations suivantes :

Vichy-Lyon (1 circuit)
Vichy-Clermont-Fd.-Limoges (1 circuit)

étaient en service permanent pour les communications entre les Délégations Techniques.

Le réseau téléphonique spécialisé était destiné à relier entre eux tous les organes intéressés par les transports du maintien de l'ordre.

L'annexe 3 indique sa constitution.

Essais périodique - Des essais du réseau spécialisé étaient effectués à partir de la gare de Vichy, tous les 2 mois, en principe le premier dimanche des mois de Janvier, Mars, Mai, etc.....

Assistaient à ces essais :

- 1 représentant de l'E.M.A./4
- 1 représentant de la Direction des Télécommunications
- 1 représentant de la Délégation Technique de Vichy
(Bureau Central de Liaison)

Un compte-rendu était établi à l'issue de chaque essai.

I - EQUIPES MOBILES DE REPARATIONS

Pour permettre le rétablissement rapide des communications, en cas de troubles ou de bombardements aériens, des équipes mobiles de réparations de voies ferrées ont été constituées dans les conditions prévues par le fascicule n° 8-B de l'Instruction n°4 de la Commission Centrale.

Ces équipes étaient soumises à l'un des deux régimes suivants :

- Régime A - Mise sur pied en 12 heures.
- Régime B - Mise sur pied en 24 heures.

La constitution devait être précédée d'un préavis de 48 heures donné par la Commission Centrale.

Les dispositions détaillées concernant la préparation de la mise sur pied des équipes mobiles ont été prévues par les Arrondissements V.B. de la zone libre.

J - ACCESSOIRES D'EMBARQUEMENT.-

Un inventaire des accessoires d'embarquement existant en zone libre a été effectué en Octobre 1940. Il portait sur le matériel suivant :

- Rampes mobiles
- Ponts volants ordinaires
- Ponts volants renforcés
- Quais en bout démontables
- Lampes Butin
- Banes militaires.

A la suite de cet inventaire, il a été constaté qu'il existait un déficit important en Ponts volants ordinaires, nécessaires pour en doter les points d'embarquement susceptibles d'être utilisés pour les besoins de l'Armée de l'Armistice.

En conséquence, il a été décidé de diminuer de 2 unités la dotation réglementaire de chacun des points d'embarquement prévus.

La mise en place des accessoires a nécessité des mouvements entre les 2 Régions Sud-Ouest et Sud-Est ainsi qu'à l'intérieur de chacune de ces Régions (zone libre). Elle était terminée en Décembre 1940 sur le Sud-Est et en mars 1941 sur le Sud-Ouest.

A la suite de cette mise en place nous avons prescrit le 8 Avril 1941, un deuxième inventaire qui a été établi en Juin 1941. Les résultats ont été portés à la connaissance du Commissaire Militaire.

D'autre part, le Service du Génie avait récupéré et stocké dans certaines gares de la zone libre, des accessoires d'embarquement à prendre en compte par la S.N.C.F.

Compte-tenu de l'inventaire effectué en Juin 1941 et de ce matériel récupéré, le Commissaire Militaire a prescrit par note du 20 Août 1941, une mise au point de la répartition des accessoires en zone libre, correspondant à une mise en oeuvre du plan de transport en vue du maintien de l'ordre.

Les dotations de chaque point étaient à calculer conformément aux prescriptions de la note n°138-2/T du 27 Mai 1939 du 4^e Bureau de l'E.M.A.

A cet effet, un inventaire a été prescrit aux 2 Délégations Régionales pour être effectué le 10 Octobre 1941.

La mise au point de la répartition a été poursuivie par la suite, les déficits étant répartis au prorata des besoins.

LOTS MOBILES D'ACCESSOIRES. - En vue de permettre l'équipement en accessoires, de zones de débarquement éventuelles, il a été constitué 4 lots mobiles comprenant chacun :

- 1 Qbd
- 30 R.M.
- 4 jeux de P.V.R.

Les 4 lots étaient stockés à Montauban, Limoges, Clermont-Ferrand et Lyon-Guillotière.

Ces lots, tenus à la disposition de la Commission Centrale pouvaient être chargés sur wagons sur ordre de cette dernière. Les dispositions utiles étaient prévues à cet effet par les Délégations Techniques Régionales.

BANCS MILITAIRES .- Par note en date des 2 Mai et 18 Juillet 1941, nous avons demandé au Commissaire Militaire si nous devions prévoir l'équipement à l'aide de bancs militaires des wagons couverts entrant dans la composition des rames utilisés pour les transports éventuels du maintien de l'ordre.

Nous avons fourni en même temps au Commissaire Militaire un inventaire des bancs existant en zone libre, et nous précisons notamment que :

- le montage des bancs dans les wagons serait susceptible de retarder la mise à disposition des rames vides,
- les rames ne devant pas, en général, être retournées sur les points d'origine après débarquement, mais être déformées pour être remises à disposition du Service Commercial, les bancs devraient être démontés et stockés sur place et leur regroupement ultérieur entraînerait des mouvements importants.

Par note en date du 29 Juillet 1941, le 4^e Bureau de l'E.M.A nous faisait connaître que, compte-tenu de l'expérience des T.C.O. de la guerre et pour ne pas retarder la mise en place des rames vides; il y avait lieu de s'en tenir à l'aménagement des wagons couverts pour personnel, uniquement avec de la paille.

K - INSTRUCTIONS DE LA COMMISSION CENTRALE

a) Instructions de la Commission Centrale des Chemins de Fer; n°7

L'organisation et l'exécution des transports stratégiques, ainsi que le fonctionnement des organes du S.E.C.F. étaient réglés par des instructions de la Commission Centrale des Chemins de fer, qui avaient été publiées avant la guerre au cours des années 1938 et 1939 (Instructions n°1, 2, 5 et 6)

Les prescriptions de ces Instructions restaient applicables, en général, aux transports du maintien de l'ordre.

Cependant, étant donné les conditions particulières d'organisation et d'exécution de ces transports, nous avons établi une nouvelle Instruction, qui reprenait les dispositions des Instructions 1, 2, 5 et 6 applicables aux transports de M.O. en les adaptant aux conditions nouvelles.

Cette Instruction est divisée en 2 parties :

- lère partie indiquant l'organisation générale des transports remise aux fonctionnaires et Agents supérieurs appelés à régler les transports.

- 2ème partie, reprenant les mesures d'exécution, distribuée aux gares et dépôts ayant à intervenir dans l'exécution.

Elle a été publiée en Janvier 1941.

L'Instruction de la Commission Centrale des Chemins de Fer n° 7 a fait l'objet de 2 rectificatifs :

- 1er rectificatif à la 1ère partie, à la suite de la reconstitution des Commissions Régionales Sud-Est et Sud-Ouest.
- 2ème rectificatif à la 2ème partie, à la suite des modifications apportées au réseau d'itinéraires.

Les 2 rectificatifs ont été publiés le 30 Décembre 1941.

b) Instruction de la Commission Centrale des Chemins de Fer n°8.

Une instruction provisoire n° 4481/4/E.M.A. en date du 21 Juillet 1941 a édicté les règles relatives à l'exécution des transports militaires dans le cadre du plan de maintien de l'ordre.

Cette Instruction faisait ressortir en avant-propos les caractères généraux des transports de M.C.

- soudaineté des besoins nécessitant le démarrage rapide des transports.
- incertitude relative sur les points d'aboutissement des transports.
- Ambiance d'insécurité générale dans laquelle se déroulent les transports en zone d'insécurité.

Elle édictait ensuite les règles normales d'exécution des transports et les mesures de sûreté à prendre par les troupes transportées.

Les nouvelles mesures prescrites pour ce qui concerne la sûreté prévoient notamment la constitution d'une garde de sûreté installée en trois fractions :

- en tête, sur un wagon plat ou tombereau placé devant la locomotive.
- au milieu du train.
- en queue, sur un wagon plat ou tombereau.

Le repli d'un train attaqué et arrêté par une coupure de voie était envisagé.

Nous avons examiné la répercussion de ces mesures sur les conditions de circulation des trains militaires.

Pour tenir compte des dispositions de l'Instruction N° 4481-4/E.M.A, nous avons établi une Instruction de la Commission Centrale des Chemins de Fer n° 8, qui précisait et complétait les dispositions prévues antérieurement par les règlements militaires en vigueur et par l'Instruction de la Commission Centrale n° 7, et notamment :

- formation des rames-types symétriquement par rapport au centre, pour permettre la scission en deux demi-rames à peu près identiques.
- accessoires d'embarquement.
- exécution des transports,
- mesures de sûreté.
- embarquement et débarquement par utilisation de moyens improvisés.

Cette Instruction a été publiée en Janvier 1942.

c) Notice Technique du Service de la Traction.

Le Service de la Traction a établi en Février 1941, à la suite de la publication de l'Instruction de la Commission Centrale n° 7, une Notice Technique relative aux mesures à prendre par les Services de Traction pour la préparation des transports de troupes en vue du maintien de l'ordre.

Cette notice a été établie à Vichy, par un représentant du Service Central du Matériel, et publiée par les soins du Bureau Central de Liaison de Vichy.

I - EXERCICES D'APPLICATION -

Divers exercices d'application ont été effectués, en vue de vérifier le bon fonctionnement du plan mis sur pied par le 4° Bureau de l'E.M.A.

Chaque exercice comportait l'étude du déroulement des transports, dans une situation tactique donnée et entraînait la convocation d'un certain nombre de fonctionnaires S. N.C.F. désignés pour être affectés à des organes régulateurs.

Les exercices étaient organisés par le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée, la Commission Centrale et la Délégation Technique Vichy.

1°) Exercice de Février 1941 à Vichy du 18 au 20/2/1941

Organes représentés :

- Direction
- E.M.A. - 1er, 3ème et 4ème Bureaux
- Commission Centrale
- Délégués de l'E.M.A. auprès des groupes de D.M.
- Etats-Major des D.M.
- Postes régulateurs de D.M. (13°, 9° et 12°, 15° et 16°, 7° et 14°, 17° D.M.)

Du côté technique ont participé à l'exercice :

- les fonctionnaires désignés pour faire partie des organes régulateurs,
- Les représentants des Services Centraux (M. et T.)
- Les représentants de la Délégation Technique de Vichy
- Les représentants de la Délégation Technique de Lyon
- Les représentants de la Délégation Technique de Limoges
- Les représentants des Arrondissements-Exploitation, n'ayant aucun représentant dans les organes régulateurs (St-Etienne, Valence, Montluçon, Beziers et Tarbes.)
- Des fonctionnaires de la Traction (représentant des Services Régionaux et Chefs d'Arrondissement.)

Soit au total, 54 fonctionnaires et agents S.N.C.F.

L'examen des problèmes de transport à résoudre a permis d'arriver aux conclusions suivantes :

- maintien en zone libre, d'une constante de plats de 1° et 2° catégories.
- pour permettre aux Délégations Techniques de suivre la question du matériel roulant, fourniture périodique par les Arrondissements de la situation du matériel.
- nécessité de renforcer la surveillance des Installations du Chemin de Fer en cas de trouble.
- remplacement des liaisons téléphoniques détruites par la création d'un réseau radio et des liaisons moto.
- Déplacement des P.C. d'Arrondissement dont le siège est aux mains ou susceptible de tomber aux mains de l'émeute.

Des études approfondies de ces questions ont été entreprises à la suite de l'exercice.

2°) Exercice les 15 et 16 Juillet 1941 à Vichy.

EUT. Etudier, dans le cadre du plan de transport de maintien de l'ordre, l'utilisation des différents documents techniques : Tableaux de marche et marches-types, tels qu'ils ont été établis dans l'édition de mai 1941.

Organes représentés :

- Militaires - E.M.A.- 4° Bureau
 - Commissaire Militaire de la Commission Centrale
 - Commissaire Militaire des Régions Sud-Est et Sud-Ouest.
 - Postes régulateurs des 9°, 12° et 17° D.M. et de la 15° D.M.
- Techniques - Délégation Technique de Vichy
 - Délégations Techniques de Lyon et Limoges à l'exclusion de tout autre fonctionnaire technique.

Cet exercice a entraîné la suppression de la marche-type sur la Section St-Sulpice-Gannat et son remplacement par un tracé à 18/24 . (demi - trains).

3°) Exercice de 1942.- A Vichy les 11, 12 et 13 Février. à Avignon du 2 au 7 Mars

Cet exercice avait notamment pour but de mettre à l'épreuve en ses différentes parties, aussi bien " Transports et Régulation " que " Ravitaillements et Evacuations ", le plan arrêté à la suite de l'exercice de Février 1941 et mis au point au cours de l'année 1941, en étudiant particulièrement du côté technique, la répercussion des transports sur le trafic commercial.

- 1ère partie - à Vichy du 11 au 13/2

Fonctionnaires techniques convoqués :

- Représentants des Services Centraux M. et T.
- Représentants de la Délégation Technique Vichy
- Représentants des Délégations Techniques de Lyon et Limoges et représentants des Services Régionaux.

Fonctionnaires techniques affectés aux organes régulateurs

- Délégation auprès du 1° G.D.M.
- Délégation auprès du 2° G.D.M.
- Postes régulateurs : 7° - 14° D.M.
 - 15° - 16° D.M.
 - 12° - 9° D.M.
 - 17° D.M.
 - 13° D.M.

soit au total 52 fonctionnaires. En outre 10 agents avaient été convoqués pour effectuer les travaux matériels dans les organes

- 2ème partie.- Avignon du 2 au 7 Mars 1942.

Les organes suivants étaient seuls représentés :

- Commission Centrale et C.R. Sud-Ouest.
- C.R. Sud-Est
- Délégation auprès du 1° G.D.M.
- Postes régulateurs : 7° 14°, 15° 16°, 9° 12°, 13° et 17° D.M.

ce qui réduit à environ 30 le nombre de fonctionnaires et agents convoqués.

À partir du 6 Mars, l'exercice comportait des visites à Marseille et un exercice d'embarquement à Marseille-Prado.

4°) Séances d'information des Fonctionnaires Techniques.-

Les Inspecteurs Principaux, Chefs d'Arrondissement-Exploitation de la zone libre, étaient appelés à remplir, éventuellement, en plus de leur mission technique normale, le rôle qui était dévolu au membres militaires des Sous-Commissions de Chemin de Fer.

Par lettre en date du 23 Juin 1942, le Chef du 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée a proposé à M. Le Directeur Général de la S.N.C.F. d'envoyer les Commissaires Militaires auprès des Chefs d'Arrondissement afin de leur préciser, au cours de séances d'information le rôle qu'ils pourraient être appelés à remplir en cas d'application du plan de transport en vue du maintien de l'Ordre.

Une tournée de conférence a été faite par chaque Commissaire Militaire des Régions Sud-Est et Sud-Ouest dans le courant de l'été 1942.

C H A P I T R E I I

TRAVAUX EFFECTUES POUR LE COMPTE DU SERVICE MILITAIRE DES

CHEMINS DE FER.

1°) Travaux entrepris antérieurement à l'Armistice.-

Après l'Armistice les travaux entrepris sur la demande de l'Autorité Militaire pendant la guerre ont été soit poursuivis soit interrompus.

Il convenait en tout cas, de poursuivre la liquidation financière de ces travaux.

Ces questions ont été suivies par les Services V.B. des Régions et le Service Central des Installations Fixes. Elles ont été réglées avec le 4° Bureau de l'E.M.A., par l'intermédiaire de la Délégation Technique de Vichy.

2°) Travaux exécutés en zone libre depuis l'Armistice.-

Le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée a demandé l'exécution de divers travaux en zone libre, notamment en vue de l'amélioration des moyens d'embarquement.

Afin d'accélérer la procédure d'étude des travaux, le Commissaire Militaire de la Commission Centrale a proposé, par note en date du 27 Février 1941, d'habiliter la Délégation Technique de Vichy pour l'approbation des travaux nécessitant un engagement de dépenses inférieur ou égal à 200.000 Francs.

Par note n° D 306/68 du 2 Avril 1941, M. Le Directeur Général a donné son accord à cette proposition en précisant que les projets dont le montant brut serait inférieur à 200.000 Francs et qui ne soulèveraient ni difficultés spéciales ni question de principe, seraient approuvés définitivement par le Chef de la Délégation Technique de Vichy.

Les projets dont le montant brut serait supérieur à 200.000 Francs ou qui soulèveraient soit des difficultés spéciales soit des questions de principe, devraient être transmis par le Chef de la Délégation Technique de Vichy aux Chefs d'Arrondissements V.B. de Lyon ou Limoges, pour être soumis à un représentant du Service Régional V.B. ou du Service Central des Installations Fixes, au cours d'une tournée.

La Délégation Technique de Vichy (Bureau Central de Liaison) a suivi toutes les questions soulevées par les travaux demandés par le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée - Etudes et Etablissements des projets - Bons-Matières - Crédits Présentation des mémoires.

A.- Bons-Matières.-

La fourniture des matériaux était assurée au moyen de bons-matières prélevés sur les contingents alloués à l'Etat-Major de l'Armée et qui nous étaient adressés mensuellement par ce dernier.

Les allocations étaient faites globalement par Région la répartition entre les divers travaux étant effectuée par les Chefs d'Arrondissements V.B. de Lyon pour le Sud-Est et de Limoges pour le Sud-Ouest.

B.État mensuel d'avancement des travaux.-

Un état d'avancement des travaux, dressé à la date du 1er de chaque mois, était adressé à la Délégation Technique de

Vichy par les Arrondissements V.B. de Lyon et de Limoges. La Délégation Technique de Vichy soumettait chaque mois l'état d'avancement au 4^o Bureau de l'Etat-Major de l'Armée.

Cette situation était communiquée aux Services Centraux Mouvement et Voie. au cours des liaisons.

C.- Fourniture de main d'oeuvre.-

En vue de disposer de la main d'oeuvre nécessaire pour certains travaux importants exécutés soit au compte de la S.N.C.F. soit au compte du S.M.C.F., tels que :

- transformation des faisceaux de Nîmes-Courbessac
- Installation de la traction électrique sur Brive-Montauban
- Amélioration de la ligne St-Sulpice-Laurière à Gannat.

nous sommes intervenus à plusieurs reprises, sur demande des Services V.B., auprès des Services compétents (Etat-Major de l'Armée 1er Bureau - Secrétariat d'Etat aux Communications - Service de la main d'oeuvre dans les transports) pour obtenir la mise à disposition de travailleurs, et notamment de travailleurs étrangers.

D.- Principaux travaux exécutés au compte du S.M.C.F.-

a) Amélioration des moyens d'embarquement.- Des travaux ont été entrepris pour créer de nouveaux moyens d'embarquement ou améliorer ceux existants, dans certaines gares desservant les garnisons de l'Armée de l'armistice, et en particulier, pour les garnisons susceptibles d'être utilisées dans l'avenir.

Ces travaux ont consistés principalement en :

- construction de quais en bout,
- allongement des voies de chantiers ou des quais militaires,
- installation de l'éclairage électrique sur les moyens.

Un programme classant les travaux par ordre d'urgence a été établi par le 4^o Bureau de l'Etat-Major de l'Armée sur proposition des Commissions Régionales approuvées par la Commission Centrale.

En raison de la pénurie de matériaux, l'exécution de ce programme a été assez lente et n'a pu être terminée avant le 27 Novembre 1942.

b) Amélioration de la ligne St-Sulpice-Laurière à Gannat. Au cours de la réunion qui a eu lieu à la Commission Centrale à Vichy le 2 Avril 1941, en vue de l'aménagement des itinéraires du plan de M.O., le Commissaire Militaire a fait connaître que l'Etat-Major de l'Armée - 4^o Bureau disposait pour l'exercice 1941 d'un crédit de 20 à 30 millions à utiliser au mieux pour l'amélioration d'itinéraires.

Les travaux devaient pouvoir commencer rapidement pour utiliser les crédits en 1941 et étaient susceptibles d'être poursuivis ultérieurement à l'aide de crédits sur les exercices suivants. En outre, ces travaux devaient avoir un effet rapide en vue de l'amélioration du ou des itinéraires à choisir et il était également désirable que cette amélioration soit intéressante par la suite pour le service commercial.

Dans ce but, le Commissaire Militaire proposait d'aménager la ligne de St-Sulpice-Laurière à Gannat par Montluçon, qui permettait de fermer au nord du Massif Central le circuit formé par les rocadés IC-CI et IM-MI et qui, dans l'avenir, paraissait susceptible d'être utilisée pour le tracé d'une rocade ou d'un itinéraire entre St-Sulpice et Moulins.

En outre, cette ligne est assez importante pour le trafic commercial entre la Région Lyonnaise et la Région Limoges-Bordeaux.

Les premiers travaux envisagés concernaient :

- le resserrement du block
- l'amélioration de l'alimentation en eau
- l'établissement de raccords directs à St-Sulpice, Gannat et St-Germain-des-Fossés.

Une première étude a été demandée aux Délégations Techniques Lyon et Limoges le 3 Avril 1941 et la question soumise aux Services Centraux Mouvement et Voie au cours d'une liaison.

Une réunion a eu lieu à Paris le 7 Août 1941 au Service Central du Mouvement pour examiner le premier projet du Sud-Ouest qui consistait :

- 1°) à améliorer la signalisation et les installations des gares pour permettre le passage sans arrêt 5.000.000 Frs.
- 2°) à aménager les installations hydrauliques... 5.000.000 Frs.
- 3°) renforcement de l'armement de la voie et remplacement du ballast.....10.000.000 Frs.

Pour aboutir au passage des trains complets en double traction, le premier projet prévoyait en outre :

- 1°) l'allongement des voies de croisement dans les gares,
- 2°) le renforcement des ouvrages d'art entre Lapeyrouse et Gannat et construction d'un pont sur le Cher à la sortie de Montluçon..

Certaines améliorations étaient également envisagées en vue d'augmenter la densité sur les lignes : Brive-Clermont et Limoges-Meynac.

Par note du 7 Octobre 1941, dont copie était adressée au 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée. Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. saisissait le Secrétariat d'Etat aux Communications.

Le programme soumis comportait :

- 1) Aménagement des gares - La remorque des trains militaires en double traction conduisait à améliorer 8 ouvrages d'art sur la ligne St-Sulpice-Gannat. Ces travaux se révélaient très importants.

Entre Brive et Clermont et entre Limoges et Meymac, la double traction ne permettrait pas de remorquer un train complet.

Il n'était donc possible de n'envisager que la circulation par 1/2 trains.

Ce point fixé, l'aménagement des gares consistait à réaliser, dans la plupart d'entre elles, des dispositions unifiées de la gare de voie unique type avec commandes à distance des aiguilles, soit :

36 gares à équiper : $\left\{ \begin{array}{l} 14 \text{ entre St-Sulpice et Gannat} \\ 13 \text{ entre Brive et Clermont} \\ 9 \text{ entre Limoges et Meymac} \end{array} \right.$

- 2) Régulation - Compléter le dispositif existant qui ne comporte la régulation qu'entre Montluçon et St-Sulpice.

- 3) Amélioration de l'alimentation en eau - Amélioration du débit des grues, création de réservoirs dans 4 gares entre St-Sulpice et Gannat et 4 gares entre Brive et Clermont.

- 4) Renforcement de la voie - Substitution de rails standard à des rails de poids inférieur à 40 Kgs et renouvellement du ballast. En outre, assainissement de certains points glaiseux.

- 5) Création d'un raccordement direct à St-Sulpice, entre la ligne de Limoges à Châteauroux et celle de St-Sulpice à Montluçon.

En première phase étaient classés les travaux envisagés au 1°), 2°), 3°) et 4°) ci-dessus, sur la ligne de St-Sulpice à Gannat soit :

- Transformation de la signalisation dans 14 gares (type S.N.C.F. unifié)..... 2.100.000 Frs.
- Modification des installations dans les gares de Gueret, Busseau S/Creuse, Lavaufanche, Lapeyrouse et Gannat 400.000 Frs.

- Régulation sur la Section Montluçon-Gannat..... 765.000 Frs.
 - Renforcement des prises d'eau de Vielleville
Busseau S/Creuse, Lavaufranche, et Lapeyrouse.. 2.000.000 Frs.
 - Amélioration de la plate forme et renforcement des voies :
- Ballastage..... 6.000.000 Frs.
 - Renforcement des voies..... 3.500.000 Frs.
 - Assainissement..... 1.000.000 Frs.

Par note du 16 Janvier 1942, l'Etat-Major de l'Armée 4° Bureau faisait connaître son point de vue et décidait notamment de poursuivre les travaux entre St-Sulpice et Lapeyrouse et de laisser en l'état actuel la Section Lapeyrouse-Gannat.

Entre temps, les travaux de renforcement de voie et de remplacement du ballast avaient été entrepris sur certains points de la ligne.

Par note du 24 Septembre 1942, l'Etat-Major de l'Armée - 4° Bureau faisait connaître que, devant l'importance des travaux et leur durée, eu égard à la raréfaction des matières premières, l'équipement ne paraissait pas pouvoir être achevé au cours de la période d'armistice. Leur intérêt résidait donc dans une utilisation possible du tracé, comme rocade ou pénétrante dans un plan de transport de l'avenir.

Il convenait donc de poursuivre l'équipement projeté entre St-Sulpice et Commeny seulement (prolongation ultérieure sur Moulins au lieu de Gannat.)

L'Etat-Major de l'Armée - 4° Bureau donnait son accord à la construction du pont sur le Cher à la sortie de Montluçon.

Au point de vue financier, il proposait :

- que le budget du S.M.C.F. supporte la totalité des dépenses de premier établissement, sauf pour le pont à construire sur le Cher, dont la dépense devrait être partagée entre le S.M.C.F. et la S.N.C.F. dans des conditions à débattre.
- Que la S.N.C.F. prenne à sa charge dans l'avenir, la totalité des frais d'entretien, conséquence des travaux à réaliser

Par note du 25 Novembre 1942, le Service Central des Installations Fixes donnait son accord pour ce qui concerne les travaux retenus et la mise à la charge de la S.N.C.F. des frais d'entretien. Mais il estimait que les frais de construction du pont sur le Cher devaient être entièrement à la charge du S.M.C.F.

Par note du 4 Février 1943, l'Organe Liquidateur de l'Armée donnait son accord définitif au projet, dont la consistance est la suivante, pour la première phase à réaliser :

1) - Aménagement des gares.-

Installation des dispositions unifiées de la gare de voie unique type avec commandes à distance des aiguilles, dans 11 gares entre St-Sulpice et Commentry.

2) - Régulation .-

Compléter le dispositif actuel qui ne comporte la régulation qu'entre Montluçon et St-Sulpice.

3) - Amélioration de l'alimentation en eau.-

Création de réserves et amélioration du débit des grues dans les gares de Vieilleville, Busseau S/Creuse et Lavaufranche.

4) - Renforcement de la voie.-

Substitution de rails standard à des rails de poids inférieur à 40 Kgs et renouvellement du ballast entre St-Sulpice et Commentry.

(Une partie des travaux de renouvellement et de renforcement a déjà été exécutés entre Commentry et Gannat.)

5) - Construction d'un pont sur le Cher.-

Pont à une voie pour la ligne de St-Sulpice-Laurière et réalisation de l'entrée directe de cette ligne en gare de Montluçon.

c) - Haltes d'abreuvement .-

Vérification de l'état des installations des anciennes H.A.-

Pour les H.A. existant en zone libre, cette vérification a été effectuée en fin 1941.

Elle a fait ressortir certaines détériorations. Des instructions ont été données aux Délégations Techniques Régionales en vue d'assurer la conservation et l'entretien du matériel et des installations susceptibles d'être avariées par les intempéries.

- Exploitation des H.A.- Par note du 10 Septembre 1941, le Commissaire Militaire nous a demandé d'examiner la possibilité d'exploiter la totalité des H.A. en zone libre, par du personnel de la S.N.C.F. rétribué par l'Administration de la Guerre.

Cette question a été examinée en accord avec les Délégations Techniques Régionales et soumise au Service Central du Mouvement.

Par lettre du 16 Octobre 1941, le Service Central du Mouvement nous informait que nous ne pouvions accepter cette suggestion mais que les agents de la gare disponibles pourraient dans les H.A. prêter leur concours pour l'installation et la mise à pied d'oeuvre du matériel (robinet, seaux, baquets, tuyaux, etc....) sous la responsabilité du Commissaire de gare.

A la suite de notre réponse, le Commissaire Militaire nous a demandé de prévoir que les requis civils désignés pour l'exploitation des H.A. seraient prévenus par les Chefs de gare de la mise en service de la H.A.

Cette nouvelle suggestion n'a pas été acceptée par le Service Central du Mouvement.

Une D.M. n° 3500 8/5 du 16 Décembre 1941 a publié les dispositions provisoires à prendre pour l'exploitation des H.A. et a entraîné la modification des consignes existant dans les gares intéressées.

- Installation de H.A.- Des installations ont été réalisées :
- à Arles - H.A. sans pair - terminée en juin 1942
- à Roanne- H.A. deux sens - terminée en Décembre 1942
- à Cahors, il a été prévu l'installation de bornes-fontaines supplémentaires et de matériel antigel. Les travaux seront effectués lors du remaniement des voies de cette gare, conséquence de l'électrification de la section Brive-Montauban

Diverses études ont été entreprises pour l'installation de H.A. dans les gares suivantes : Comentry, Agen. Les projets ont été par la suite abandonnés.

d) Cantines de gare.

- Maintien en service et création de cantines.- Une instruction n° 437-4/E.M.A. a publié les prescriptions relatives à l'organisation et au fonctionnement des cantines de gare pendant la période d'armistice et donné la liste des cantines à maintenir en service et de celles à créer.

Diverses questions ont été étudiées à ce sujet (Installations, Constructions, assurance contre l'incendie etc.....)

Les détails relatifs à l'installation et à la construction ont été réglés par les arrondissements intéressés en accord avec les Divisions Militaires et les Services Locaux de la Croix Rouge.

- Liquidation des cantines non maintenues en service.-

L' E.M.A./4 nous ayant signalé qu'il pouvait céder à la S.N.C.F. les installations appartenant au S.M.C.F. , des cantines non maintenues en service, nous avons avisé les Services Centraux M. et V. Certaines installations ont été ainsi reprises par la S. N.C.F. contre remboursement à l'E.M.A./4 des dépenses engagées lors de la construction et sans que ce dernier ait eu à supporter des frais de démolition ou de remise en état des locaux.

e) Entretien des installations du S.M.C.F.-

Les travaux d'entretien des installations et du matériel appartenant au S.M.C.F. ont continué à être exécutés par les Régions au frais du S.M.C.F. pour les installations situées en zone non occupée et dans les conditions ci-après fixées par accord entre la S.N.C.F. et l'E.M.A./4 pour les installations situées en zone occupée.

1°) - Installations du S.M.C.F. utilisées par l'Armée d'occupation

- a) Installations indispensables aux besoins de la circulation générale - La S.N.C.F. supporte les frais d'entretien et de remise en état.
- b) Installations ayant un but essentiellement militaire l'E.M.A./4 supporte les frais d'entretien et de remise en état, à l'exclusion de toute dépense ayant trait à une amélioration ou à une extension.

2°) - Installations du S.M.C.F. utilisées par la S.N.C.F. pour ses propres besoins ou par d'autres services : Ravitaillement Général, Production Industrielle, etc.....

Les frais d'entretien et de remise en état sont supportés par la S.N.C.F. ou les Services utilisateurs.

- 3°) - Installations du S.M.C.F. inutilisées.- Les frais continuent à être à la charge du S.M.C.F. mais il doivent être réduits au minimum indispensable pour assurer la conservation des installations

La Délégation Technique a transmis à l'E.M.A./4 les devis sommaires et les mémoires concernant les frais d'entretien.

E - AUTRES TRAVAUX.-

a) Dépose de Voies.-

Nous avons été saisis de nombreuses propositions de déposes de voies ou d'appareils, en zone libre ou en zone occupée, pour récupération de matériel.

Lorsque ces déposes entraînaient des modifications aux installations militaires (points d'embarquements, H.A., embranchements, etc.....) ou à leur desserte, ou bien encore aux conditions de circulation sur la ligne, nous avons demandé l'avis de l'E.M.A./4 . En général, ce dernier n'a pas opposé d'objection aux déposes proposées.

Dépose de voies pour le Méditerranée-Niger.- Nous avons suivi, pour renseigner le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée et lui demander son avis le cas échéant, les déposes de voies effectuées en zone non occupée, pour le Méditerranée-Niger.

b) Modifications aux installations.-

Le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée a été tenu au courant des modifications apportées aux installations et notamment des projets suivants :

- électrification Paris-Lyon
- transformation de la gare de Marseille-St-Charles,
- agrandissement de la gare de Badan,
- modifications aux faisceaux de Nîmes-Courbessac.

Nous avons transmis à l'E.M.A./4 les relevés annuels établis par le Service Central des Installations Fixes, pour les travaux établis ou modifiés en cours d'année.

c) Reconstruction d'ouvrages.-

Nous sommes intervenus, seulement pour transmission de la correspondance échangée entre la S.N.C.F. et les Services intéressés (notamment le Secrétariat d'Etat aux Communications) pour la reconstruction d'ouvrages dans la région de Menton, par les soins des Italiens (Pont de Borrigo, du Carréi, de Saorge et la Bévéra.)



C H A P I T R E I I I

C R E D I T S

La Délégation Technique de Vichy a suivi dans les conditions indiquées ci-après les questions relatives aux

crédits alloués par le 4^o Bureau de l'Etat-Major de l'Armée et concernant particulièrement :

- les demandes et allocations de crédits,
- la présentation des mémoires.

A - Liquidation des dépenses de guerre.-

Les dépenses de guerre à supporter par l'Administration de la Guerre ont fait l'objet de négociations et d'accords entre l'E.M.A./4 et la S.N.C.F. (Service Central du Mouvement)

Les mémoires établis par les Régions conformément aux instructions données par le Service Central Mouvement ont été présentés à l'E.M.A./4 par l'intermédiaire de la Délégation Technique Vichy en 2 séries :

- d'Août 1939 au 31 Décembre 1939
- du 1er Janvier 1940 au 30 Juin 1940

Nous avons eu également à transmettre des mémoires relatifs aux dépenses de la tension politique d'Août-Septembre 1938.

Enfin, nous sommes intervenus pour mettre au point avec l'E.M.A. et assurer la transmission de la correspondance, dans les questions relatives :

- aux dépenses pour fourniture du matériel roulant des trains cantonnements et des trains-parcs des sapeurs de chemins de fer,
- aux dépenses pour fourniture du matériel roulant pour les trains d'A.L.V.F.

B - Crédits pour impressions et fournitures pour les besoins du plan de transport.-

Les questions relatives à ces crédits ont été traitées par la Délégation Technique de Vichy:

- Demandes de crédits,
- Etablissements des Etats mod. 2 (les Etats mod.1 n'ont pas été fournis.)
- Règlement des factures des fournisseurs.

Les crédits nécessaires étaient mis à disposition des Délégations Techniques de Lyon et Limoges, au fur et à mesure de leurs besoins, par nos soins.

C - Crédits pour travaux effectués en zone libre au compte du S.M.C.F.

Par note Vst/TX^I/40 du 15 Juillet 1942, M. Le Directeur du Service Central des Installations Fixes a donné aux Régions Sud-Est et Sud-Ouest des instructions en vue de régler les questions comptables relatives aux travaux demandés en zone libre par le 4^o Bureau de l'E.M.A. et imputables au budget du S.M.C.F. ainsi qu'aux travaux d'entretien des installations du S.M.C.F.

Ces instructions concernaient l'envoi des différentes pièces à fournir, à savoir :

- Etats des crédits nécessaires pour les 3 premiers mois de chaque année (Etats mod. 1) (Ces Etats n'ont pas été fournis)
- Etats annuels concernant les crédits accordés et utilisés et les crédits nécessaires pour continuer les travaux (Etats mod.2)
- Etats de demandes d'avances trimestrielles.
- Devis sommaires des travaux d'entretien des installations et du matériel du S.M.C.F.
- Décomptes et mémoires.

Ces pièces établies par les arrondissements V. et B. étaient centralisées :

- par le Chef du 4^o Arrondissement V.B. à Lyon pour le S.E
- par le Chef du 4^o Arrondissement VB à Limoges pour le S.O.

et transmises par ces derniers au chef de la Délégation Technique de Vichy chargé de les faire parvenir au 4^o Bureau de l'E.M.A.

Les allocations de crédits accordés par l'E.M.A. étaient notifiées par le Chef de la Délégation Technique Vichy aux Chefs d'Arrondissements V.B. de Lyon et Limoges qui avisaient leurs Collègues intéressés.

D - Avis d'ordonnement de paiement et ordres de reversement.-

Les avis d'ordonnement de paiement et les copies des ordres de reversement établis par l'Administration de la Guerre nous étaient adressés et étaient transmis par nos soins aux Services Financiers.

CHAPITRE IV

AFFAIRES DIVERSES

A - MATERIEL ROULANT.-

1°) Unification des wagons plats - Dès le début de 1941, un échange de vues a été engagé entre la S.N.C.F. et le 4° Bureau de l'E.M.A., soit par l'intermédiaire de nos liaisons à Paris, soit à l'occasion de visites à Vichy de hauts fonctionnaires du Service Central du Matériel, pour l'unification des wagons plats à construire dans l'avenir.

Par note du 24 Juillet 1942, le 4° Bureau de l'E.M.A. précisait son point de vue sur les caractéristiques à prévoir pour ce matériel, en vue de faciliter le transport des véhicules toutiers militaires.

Il signalait notamment les difficultés résultant de la diversité des types de wagons plats existants et indiquait les caractéristiques de 2 types qui lui paraissent suffisants :

- un type moyen de 20 tonnes de charge utile,
- un type lourd, capable de transporter une charge utile de 45 tonnes, sous certaines conditions de répartition de la charge.

Ces propositions ont été examinées au cours de la réunion du 16 Octobre 1942 de la Commission d'Etablissement des diagrammes du matériel futur.

Cette Commission a retenu notamment les 2 types suivants de wagons plats :

- 1 wagon NN touw de 4m.500 d'empattement, avec chassis renforcés permettant 20 tonnes de charge utile, à construire avec participation financière de l'E.M.A.
- 1 wagon à boggies de 45 tonnes répondant aux besoins spéciaux de l'E.M.A. qui ne serait construit que sur la demande et aux frais de ce dernier.

Les décisions de la Conférence ont été portées à la connaissance du Commissaire Militaire par note du 16 Novembre 1942.

2°) Cession d'autorails transformés pour les liaisons de commandement en A.F.N.- A la suite d'une étude faite par la S.N.C.F., sur la transformation d'autorails fonctionnant au gazoil,

pour la marche au gazogène et leur aménagement intérieur répondant aux besoins des liaisons de Commandement, le Commissaire Militaire nous saisit le 24 Juin 1942, d'une demande du Commandement en Chef des Forces en A.F.N. afin de connaître le prix des autorails susceptibles d'être livrés.

Cette demande a été transmise à M. Le Directeur Général qui nous adressait le 31 Juillet 1942 une note accompagnée de diagrammes et exposant les aménagements pouvant être réalisés sur les types d'autorails convenant pour l'utilisation envisagée.

Cette note a été transmise le 4 Août 1942 au Commissaire Militaire. Les tractations ont ensuite eu lieu directement entre le réseau algérien et la S.N.C.F.

Enfin, par note du 12 Novembre 1942, le 4^o Bureau de l'E.M.A. nous faisait connaître, qu'en raison des circonstances, aucune suite n'était à donner à cette demande.

3^o) Restitution de wagons S.N.C.F. par l'Autorité Militaire.- Nous avons suivi plusieurs affaires concernant la restitution à la S.N.C.F. de wagons qui avaient été mis à la disposition d'Etablissements militaires au cours des hostilités.

4^o) Libération de matériel roulant en souffrance en zone libre.- Dès le mois d'Août 1940 et pendant le dernier trimestre de cette même année, une correspondance a été échangée entre le 4^o Bureau de l'E.M.A. d'une part, les D.T. Régionales et la Direction Générale de la S.N.C.F. d'autre part, afin de rechercher et d'activer la libération du matériel roulant encore chargé de munitions ou de matériel et se trouvant en souffrance sur divers points du réseau ferré de la zone libre.

5^o) Déchargement des trains parcs de S.C.F.- Par note du 26 Septembre 1942, le Commissaire Militaire nous signalait l'existence en zone libre d'un certain nombre de trains-parcs d'unités de sapeurs de Chemins de Fer, non encore déchargés.

Les instructions utiles ont été données aux D.T. Régionales pour faire rechercher ces trains-parcs et les diriger sur les parcs régionaux du Génie, pour désarmement.

Le matériel roulant a été remis à la disposition de la S.N.C.F.

6^o) Restitution du matériel des autorails de commandement.- Par note du 25 Juillet 1940, l'E.M.A. - 4^o Bureau faisait connaître que nous pouvions disposer de l'autorail de commandement mis au début de la guerre à la disposition du Général Commandant en Chef sur le Front Nord-Est et qui était garé à Montauban.

Le matériel militaire qui équipait cet autorail, a été stocké dans 3 wagons couverts qui ont été remis à la disposition du Service du Génie en gare de Puy-Imbert, suivant instructions données par l'E.M.A./4 par note du 31 Août 1940.

7°) Train-cantonement mis à disposition du Sud-Ouest.- Sur demande de la Région Sud-Ouest, le 4° Bureau de l'E.M.A. mettait, par note du 13 Octobre 1941 à notre disposition, le train-cantonement de la compagnie du Génie 2/2 qui devait rejoindre Montpellier le 16 Octobre en provenance de la zone occupée.

Une partie du matériel de ce train devait être utilisé pour les travailleurs des chantiers de la ligne St-Sulpice à Gannat. Les wagons nécessaires ont été mis à disposition le 10 Janvier 1942.

8°) Calage et prolongeage.- Sur intervention du Service Central du Mouvement, une correspondance a été échangée avec le 4° Bureau de l'E.M.A. pour faire admettre de nouvelles règles concernant le calage et le prolongeage des matériels routiers de l'Armée, transportés par voie ferrée.

A la suite de cette intervention, le 4° Bureau de l'E.M.A. faisait connaître son point de vue par note du 2 Juin 1942.

Les résultats de l'examen fait par le Service Central du Mouvement ont été portés à la connaissance du Commissaire Militaire par note du 4 Août.1942.

Le S.C.M. concluait que pour le chargement des véhicules inférieur à 3 tonnes, lorsque l'expédition n'aura pas fait l'objet d'une demande de wagon, le chargement, le calage et le prolongeage pourront être faits par la S.N.C.F. ces opérations étant à la charge de l'Autorité Militaire dans tous les autres cas.

9°) Utilisation de wagons porte-fûts.- En Mai 1942, le 4° Bureau de l'E.M.A. nous remettait un dossier relatif à l'utilisation de wagons porte-fûts dont l'inventeur est M. IMBERT de Montpellier.

Ce dossier avait été soumis par le Général Commandant la 16° D.M. qui signalait les avantages que présentaient ce wagon pour des transports et notamment des transports de ravitaillement.

Le wagon proposé par M. IMBERT avait déjà fait l'objet d'examen antérieur des réseaux et de la S/N.C.F., qui concluaient qu'il ne présentait aucun avantage sur le wagon réservoir et que, en raison notamment des risques financiers auxquels nous aurait exposés l'application à ce wagon du régime des wagons-réservoirs, son utilisation ne pouvait être envisagée.

Ces renseignements ont été portés à la connaissance de l'E.M.A./4 en Juillet 1942.

B - ACCESSOIRES D'EMBARQUEMENT.-

1°) Construction d'accessoires d'embarquement.- Par transmission du 14 Mars 1941, le Commissaire Militaire nous adressait copie d'une commande faite par le 4° Bureau de l'E.M.A. à la Maison JOYA-CHABERT à Lyon-Villeurbanne et comportant :

- 200 éléments de P.V.R.
- 100 rampes mobiles

qui seraient mis à notre disposition.

Nous avons fixé comme suite la répartition de ces accessoires, en vue de combler partiellement les déficits existants:

- 130 éléments de P.V.R. au Sud-Ouest
- 70 éléments de P.V.R. au Sud-Est

les rampes mobiles devant être maintenues en réserve.

La répartition par gares proposées par les D.T. Régionales a été soumise le 1er Mai 1941, au Commissaire Militaire, qui nous faisait connaître le 6 Mai, l'accord du 4° Bureau de l'E.M.A.

Pour des raisons qui ne nous sont pas connues, cette commande n'a jamais été livrée.

2°) Accessoires mis à disposition par le Secrétariat d'Etat à la Production Industrielle.- Par note du 13 Août 1941, la Région Sud-Est (D.T. de Lyon) nous saisissait d'un dossier qui avait été transmis par le Service des Approvisionnements Commandes et Marchés, et relatif à l'offre de cession de divers accessoires militaires d'embarquement, offre faite à la S.N.C.F. par le Secrétariat d'Etat à la Production Industrielle.

Il apparaissait que ces agrès avaient du être fabriqués au compte de l'Autorité militaire avant l'armistice et se trouvaient disponibles dans des usines contrôlées par le Service des Fabrications dans l'Industrie.

Le Service Central du Mouvement avisé, faisait connaître au Service des A.C.M., qu'à son avis, nous n'avions aucune proposition d'achat à faire pour ce matériel qui appartenait au 4° Bureau de l'E.M.A.

Nous avons rendu compte de cette affaire au Commissaire Militaire par note du 5 Septembre 1941.

3°) Matériel d'embarquement reçu de zone occupée.- A diverses reprises les Délégations Techniques Régionales nous ont signalé la réception de matériel d'embarquement et de bancs militaires en provenance de zone occupée.

Ces matériels ont été entreposés dans nos magasins de la zone libre et les frais de transports facturés au 4° Bureau de l'E.M.A.

4°) Stockage de traverses " hors-service ".- Il avait été constitué en 1937 des stocks de traverses " hors-service " à raison de 50 traverses par point d'embarquement.

Par lettre du 31 Août 1940, le Service Central du Mouvement demandait au Commissaire Militaire d'autoriser, en zone libre, nos services à utiliser ces traverses pour l'entretien courant de la voie.

Par note du 12 Septembre 1940, le Commissaire Militaire demandait le maintien de 30 traverses " H.S. " dans un certain nombre de gares désignées et autorisait l'utilisation du surplus existant en zone libre.

Par suite de modifications apportées aux points d'embarquement de l'Armée de l'Armistice, une nouvelle répartition des stocks était effectuée en Septembre 1941.

5°) Utilisation des ponts roulants à bestiaux pour les embarquements de matériels légers.- Au début de 1942, le 4° Bureau de l'E.M.A. nous signalait qu'il envisageait la possibilité d'utiliser les ponts roulants à bestiaux existants dans les gares pour les embarquements de matériel légers tels que les voitures d'infanterie.

Pour permettre l'examen de la question, nous avons demandé au S.C.M., de dresser un relevé des ponts roulants à bestiaux existant avec leurs principales caractéristiques (longueur, largeur utile, limite de charge.)

Par note du 11 Avril 1942, le S.C.M. nous adressait cet inventaire. Nous avons renseigné le 4° Bureau de l'E.M.A.

L'examen de cette question n'a pas été poursuivi plus loin.

6°) Bancs militaires.- Un premier inventaire des bancs militaires a été effectué en Octobre 1940. Sur notre demande et pour tenir compte des précisions que nous donnions sur la constitution d'un banc, un nouvel inventaire a été effectué en Septembre 1941.

Par note du 24 Octobre 1941, la Délégation Technique Sud-Est nous signalait que la W.V.D. (Wehrmachts - Verkehrs - Direction.) demandait la situation des bancs militaires disponibles sur la Région.

Après entente avec le Commissaire Militaire il a été décidé :

- 1°) de fournir à la Commission Centrale les renseignements intéressant la zone libre.
- 2°) de fournir à la W.V.D. les renseignements concernant la zone occupée et de répondre que les renseignements intéressant la zone libre étaient entre les mains de l'autorité militaire française qui ferait le nécessaire auprès des autorités d'occupation.

Le Service Central du Mouvement a été tenu au courant.

C - EXERCICES D'EMBARQUEMENT.-

1°) Exercices effectués par les unités de l'Armée.- Par lettre du 23 Avril 1941, nous transmettions au Commissaire Militaire copie d'une note de service de M. Le Général Commandant le 16° Division Militaire, donnant des instructions en vue de l'exécution d'exercices d'embarquement par les unités sous son commandement.

Nous signalions que, en raison de la pénurie de matériel roulant, nous ne pourrions mettre à disposition les wagons nécessaires à l'exécution de ces exercices; mais que nous n'avions pas d'objection à ce que les exercices aient lieu à l'occasion d'un transport effectif d'une unité, sous condition qu'il n'en résulte pas une immobilisation supplémentaire de matériel roulant.

Par lettre du 26 Avril 1941, le Commissaire Militaire nous demandait de ne pas édicter en cette matière d'interdiction absolue, en laissant le soin aux D.M. d'user des occasions qui pourraient se présenter pour procéder aux exercices en accord avec nos représentants locaux.

Il nous soumettait en outre, la suggestion d'utiliser à ces fins du matériel dont le mauvais état d'entretien ne permettait pas l'utilisation pour les besoins commerciaux et qui pouvait se trouver en garage sur certains points de la zone libre.

Nous avons saisi les Délégations Techniques Régionales en leur demandant de nous renseigner sur le nombre et les points de garage des wagons couverts et plats qui remplissaient ces conditions. En outre, la question a été soumise au Service Central du Mouvement.

Après examen, nous avons donné, par lettre du 20 Juin 1941, notre accord au Commissaire Militaire, sur les dispositions suivantes :

Les Inspecteurs Principaux accrédités se mettront en rapport avec les Etats-Majors de D.M. en vue de fixer une procédure permettant lorsque du matériel sera disponible, d'aviser rapidement les Chefs de corps en les renseignant notamment sur les points où sera placé le matériel, sa nature et son importance, ainsi que le délai pendant lequel il pourra être tenu à leur disposition.

Pour ce qui concerne l'utilisation de matériel en mauvais état, nous faisons connaître que nous avons dû remettre en service la plus grande partie de ces wagons et que nous ne pouvions recourir à la solution proposée pour l'exécution des exercices d'embarquement.

Par notes du même jour, les instructions utiles étaient données aux deux Délégations Techniques Régionales.

De nombreux exercices ont été effectués dans ces conditions en général, avec utilisation d'un matériel réduit. Pour chacun d'eux un compte-rendu nous était adressé par la Délégation Technique intéressée, et nous avons renseigné périodiquement le Commissaire Militaire.

2°) Expérimentation de procédés d'embarquement de fortune.- Des exercices d'embarquement ont été effectués à Clermont-Ferrand les 4 et 12 Juin 1941, dans le but d'étudier les possibilités d'embarquement et surtout de débarquement en pleine voie à proximité d'un passage à niveau.

Ces exercices ont été exécutés sous la direction d'Officiers de l'Etat-Major de l'Armée - 4° Bureau assistés de fonctionnaires de l' E.C.M.C.F. et en présence de représentants de la Délégation Technique de Vichy et de la Délégation Technique de Lyon.

Ils ont consisté :

- 1°) à examiner les conditions d'embarquement et de débarquement d'animaux en dehors d'une cour de gare, sur un terrain en dénivellement par rapport à la voie.
- 2°) à examiner l'embarquement et le débarquement de véhicules en utilisant une rampe mobile et un wagon plat formant quai en bout, ainsi que l'embarquement et le débarquement d'animaux en utilisant ce même quai en bout de fortune et un wagon couvert placé sur la voie voisine.

Les règles relatives à ces procédés d'embarquement de fortune ont été publiées dans une instruction n° 4481 4/EMA du 21 Juillet 1941 et reprises dans l'Instruction de la Commission Centrale des Chemins de fer n° 8.

D - NOUVEAU MODELE D'ORDRE DE TRANSPORT.-

L'utilisation des formules C.1, C.2, C.3, n'était prévu que pour les seuls transports de concentration, les bons mod. 127 et 127 bis devant être utilisés ensuite. Mais l'expérience a montré la nécessité du maintien en usage des formules C.1, C.2, C.3 pour les T.C.O.

En Avril 1940, une réunion fut tenue au 4^o Bureau de l'Etat-Major de l'Armée pour mettre au point une nouvelle formule d'ordre de transport utilisable dans tous les cas.

Au début de 1941, le Commissaire Militaire nous a rappelé cette affaire et nous demandait de provoquer l'envoi du projet de nouvel ordre de transport, qui avait dû être étudié par les Services de la S.N.C.F. Cette demande était confirmée par lettre en date du 29 Juillet 1941.

Le Service Central du Mouvement, saisi a, par lettre du 29 Juillet 1941, adressé pour avis aux Services Financiers et Commercial, un projet.

Ce projet, mis au point, fut soumis au Commissaire Militaire le 4 Septembre 1941.

Diverses modifications ont été apportées au projet primitif sur demande du Commissaire et un nouveau projet lui était soumis le 9 Octobre 1941.

Pour permettre un examen plus précis, nous avons fait établir un certain nombre d'exemplaires par l'imprimerie, pour être soumis à la Direction de l'Intendance. Les exemplaires imprimés ont été adressés à cette Direction par le 4^o Bureau de l'Etat-Major de l'Armée le 1er Juillet 1942.

Aucune suite n'a été donnée à cette affaire.

E - REMPLACEMENT DES LIAISONS TELEPHONIQUES DETRUITES EN CAS DE TROUBLES.-

Au cours de l'exercice qui a eu lieu à Vichy du 17 au 20 Février 1941, la question s'est posée du remplacement des liaisons téléphoniques détruites ou inutilisables.

Une note du 5 Mars 1941, du Service Central du Mouvement adressée aux Régions Sud-Est et Sud-Ouest, leur demandait une étude de cette question.

Le problème comportait le maintien des liaisons :

- a) des Arrondissements entre eux (Postes de Commandement)
- b) entre les Arrondissements et les D.T. Lyon et Limoges
- c) entre les D.T. Lyon et Limoges et celle de Vichy.

d) entre les P.C. et les Etablissements importants (dépôts, triages, gares de régulations, etc....)

Il était envisagé de résoudre les points a), b) et c), par l'installation de postes de radio et le point d) par l'utilisation de motocyclettes.

1°) Liaison Radio.- A la suite d'un échange de correspondance entre les Délégations Techniques Régionales et certains Généraux commandant de D.M. il est apparu que la question ne pouvait être résolue sur le plan local et le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée décidait de se charger de cette étude.

Après étude avec les Délégations Techniques Régionales, nous avons soumis au Commissaire Militaire, un tableau des liaisons qu'il nous paraissait utile de réaliser à l'aide du réseau radio projeté.

Une première étude faite par la Commission Centrale a été soumise au 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée le 6 Juin 1941.

Le 26 Juillet 1941, le Commissaire Militaire nous adressait copie d'une D.M. donnant à la S.N.C.F. la faculté d'utiliser le réseau radio sécurité en cas de mise en application du plan de maintien de l'ordre, mesure temporaire qui permettait d'attendre la réalisation du réseau radio mis à l'étude.

Une note en date du 18 Juillet 1941, le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée précisait le point de vue de ce dernier, et indiquait la constitution prévue pour le réseau radio S.N.C.F. (emplacement des postes, puissance, longueur d'ondes, etc...)

L'examen de cette question a été poursuivi d'une part par le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée et d'autre part, par le Service Central des Installations Fixes, et le Service Central du Mouvement.

Par note du 16 Juin 1942, le 4° Bureau de l'Etat-Major précisait les résultats de son étude et apportait diverses modifications sur certains points des dispositions précédemment envisagées.

Enfin, pour mettre au point d'une manière définitive le projet et arrêter les dispositions permettant de le réaliser une réunion fut tenue à Vichy le 15 Septembre 1942, à laquelle assistaient des représentants de l'Etat-Major de l'Armée - 4° Bureau du Service des Transmissions de l'Etat-Major de l'Armée, de la Direction des Télécommunications, du Service Central des Installations Fixes et de la Délégation Technique de Vichy.

Par lettre du 7 Novembre 1942, M. Le Directeur du Service Central des Installations Fixes donnait son accord aux dispositions arrêtées au cours de cette conférence.

2°) Liaisons moto.- L'étude entreprise par les Régions aboutissait en Juillet 1941 à la désignation des postes à munir de motocyclettes et à la détermination du nombre de ces engins nécessaires à chacun d'eux.

F - CONSTITUTION DE TRAINS PROTEGES.-

L'Etat-Major de l'Armée - 4° Bureau a commencé en Février 1942 l'étude de la constitution de trains protégés à utiliser pour les besoins du maintien de l'ordre.

Nous avons eu à ce sujet plusieurs échanges de vues avec le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée.

Un exercice d'embarquement préparé selon nos instructions par la Délégation Technique de Lyon, a eu lieu le 29 Avril 1942 à GERZAT en vue d'examiner :

- le chargement des véhicules et matériels militaires en wagons couverts et tombereaux.
- l'aménagement spécial de ces wagons.

A la suite de cet exercice l'examen de la constitution des trains protégés a pu être poussé activement.

Deux rames ont été constituées :

- une rame par les Usines Schneider à St-Marcel-lès-Chalon
- une rame par les Ateliers d'Oullins.

Ces rames étaient composées chacune de 11 wagons (7 couverts, 2 tombereaux ordinaires et 2 tombereaux à boggies) munis de plaques de blindage.

Elles ont ensuite été formées et garées l'une à Fontmort et l'autre à Francheville.

Dans ces deux gares, des équipes spécialisées des parcs militaires ont procédé à l'aménagement intérieur des wagons, travail qui était terminé au début de Novembre 1942.

Des expériences de tir devaient être effectuées dans le courant de Novembre. A cet effet, une reconnaissance effectuée sur la ligne du Puy à Langogne par des Officiers de l'E.MA/4 et un représentant de la Délégation Technique Vichy, avait permis de choisir un emplacement convenable à proximité de la gare de Pradelles.

La location des parties de voie occupées par les rames garées a fait l'objet d'accords entre les arrondissements intéressés et le 4^e Bureau de l'Etat-Major de l'Armée.

Aménagement de machines.- Nous sommes intervenus auprès du Service Central du Matériel pour faire régler la question de la traction des trains protégés en cas d'utilisation.

A cet effet, il a été décidé que pour chaque train 2 machines seraient désignées et affectées à un dépôt voisin.

Les 4 machines utiles étaient du type 4 c et affectées par groupe de deux respectivement aux dépôts de Clermont-Ferrand et de St-Etienne.

Elles devaient être préparées pour recevoir le moment venu et dans le moindre délai, un aménagement de protection du personnel, dont l'étude a été faite par les Ateliers d'Oullins, mais devaient être maintenues en service normal de telle sorte que l'une d'elle soit toujours prête, pour chaque train, à recevoir l'aménagement de protection et assurer ensuite la traction du train.

Les pièces du blindage, prêtes à être montées étaient entreposées aux Ateliers d'Oullins.

Instruction sur les trains protégés.- Une instruction spéciale, relative à la préparation, à la mise en marche et à la circulation des trains protégés, a été préparée en projet.

G - VOYAGES OFFICIELS.-

a) Sécurité des trains spéciaux.- Un projet de consigne relatif aux dispositions à prendre pour la sécurité des trains spéciaux préparés pour le Chef de l'Etat ou des Personnalités du Gouvernement, nous a été soumis en Juillet 1942, par le Commissaire spécial de la gare de Vichy.

Ce projet qui édictait les mesures à prendre en gare de Vichy par les divers Services intéressés de la S.N.C.F. et de la Garde ou de la Police, a été examiné au cours d'une conférence qui s'est tenue dans le bureau de M. SCHUTZ R. et à laquelle assistaient des représentants de la Délégation Technique Vichy, de la gare de Vichy, du Service du Matériel roulant, de la Garde, de la Sûreté, de la Garde des Communications et le Commissaire spécial de la gare.

Après mise au point, cette consigne a été adressée le 21 Août 1942, aux intéressés.

Un additif relatif à la surveillance du train du Chef du Gouvernement a été établi par nos soins le 12 Janvier 1943 en accord avec le Commissaire spécial de la gare.

b) Installation d'un téléphone sur le train H.P.F.1.- Le 6 Octobre 1942, le Cabinet du Chef de l'Etat nous avisait qu'il y aurait à partir de cette date, un poste téléphonique installé sur la machine remorquant le train H.P.F.1, en relation avec un autre poste installé dans le compartiment occupé par le haut fonctionnaire de la S.N.C.F. accompagnant le train.

La Délégation Technique Lyon fut saisie par message, pour mesures à prendre en vue de connecter et déconnecter le câble téléphonique à chaque échange de machine ou changement dans la composition du train.

Le service Central du Mouvement a été avisé le même jour.

Le téléphone mobile a été installé par les Ateliers d'Oullins.

Une consigne commune aux deux Régions Sud-Est et Sud-Ouest pour l'usage de ce téléphone a été établie et approuvée le 31 Décembre 1942, par un fonctionnaire du Cabinet du Chef de l'Etat.

H - TRANSPORTS SANITAIRES.-

a) Situation des trains sanitaires.- Après l'armistice, un certain nombre de trains sanitaires se trouvaient garés sur divers points de la zone libre.

Le 12 Septembre 1940, le Commissaire Militaire nous demandait le maintien à la disposition du Service de Santé de 10 rames sanitaires, dont il convenait de vérifier le bon état d'entretien et de nettoyage. Les autres rames pouvaient être passées aux Ateliers pour désarmement.

La situation au 20 Septembre était la suivante :

13° D.M	- rame 160	- Mixte	- Riom
13° D.M	- rame 529	- couchés	- Courty (ultérieurement à Riom)
14° D.M	- rame 266	- mixte	- Lyon - Part-Dieu
14° D.M	- rame 530	- couchés	- Lyon - Vaise
15° D.M	- rame 267	- mixte	- La Penne
16° D.M	- rame 268	- mixte	- Vias (ultérieurement Montpellier)
12° D.M	- rame 161	- mixte	- Bergerac
12° D.M	- rame 163	- mixte	- Varetz
12° D.M	- rame 316	- couchés	- Magnac-Laval
17° D.M	- rame 473	- mixte	- Auterive

En outre, les 5 rames suivantes restaient à désarmer :

573, 574, 417, 421 et 528

Par message du 21 Septembre 1940, le Commissaire Militaire nous avisait, qu'en vue du transfert en zone libre de la totalité des grands blessés français se trouvant hospitalisés en zone occupée, il convenait :

- de vérifier le bon état d'entretien et de propreté des rames maintenues en service.
- de faire suspendre le désarmement des rames non encore désarmées.

Les instructions utiles furent données le même jour aux Délégations Techniques de Lyon et Toulouse.

Par lettre du 7 Novembre 1940, M. Le Directeur du Service Central du Mouvement nous invitait à demander à l'E.M.A./4 de nous autoriser à désarmer les 5 trains dont le maintien avait été prescrit et d'examiner en outre la possibilité de ne conserver en zone libre que le minimum des trains indispensables.

Le 10 Novembre, par message, le Service Central du Mouvement précisait que, pour récupérer les voitures de la Région Nord incorporées dans les trains 266 - 267 - 268 il y avait lieu d'insister pour le désarmement de ces rames, les trains 528 - 573 et 574 pouvant être maintenus à la place des trains demandés.

Le 12 Novembre, l'Autorité Militaire demandait que, sur les 15 trains existants, 9 trains mixtes et 3 couchés soient maintenus en service et autorisait le désarmement des rames 417 - 421 et 528, et des 3 rames 266- 267 et 268, si ces dernières pouvaient être remplacées par 3 autres rames du même type à constituer au moyen du matériel prélevé sur les 3 rames 417-421 et 528 et complétées par du matériel à fournir par la S.N.C.F.

Le 13 Novembre, par message, le Service Central du Mouvement demandait, outre les 3 rames 266-267 et 268, les 2 trains 417 et 421 composés de fourgons nécessaires pour transports commerciaux

Par lettre du 17 Novembre, le Service Central du Mouvement faisait connaître que les autorités militaires allemandes mettaient à la disposition des autorités militaires françaises, pour transport des blessés français de zone occupée sur zone libre, 5 trains se trouvant en zone occupée : n° 304-337-362-408-577.

Compte-tenu de ces 5 rames, l'exédent sur les besoins signalés par l'Etat-Major de l'Armée s'élevait à : 6 trains pour couchés et 2 trains mixtes.

Le service Central du Mouvement demandait donc à disposer des voitures et fourgons entrant dans les trains :

couchés : 316 - 417 - 421 - 528 - 529 et 530
mixtes : 267 et 268

et des voitures banlieue Nord se trouvant dans la rame 266.

Le 21 Novembre 1940, le 4^o Bureau de l'Etat-Major de l'Armée estimait nécessaire le maintien en service des 12 trains déjà prévus (9 mixtes et 3 couchés) Il confirmait son point de vue le 6 Décembre en précisant que les 3 T.S. pour couchés n° 417-421 et 528 pouvait être remis à disposition et que les trains 266-267 et 268 pouvaient être également récupérés à condition de les remplacer nombre pour nombre par des trains de type mixte.

Le 18 Décembre 1940, le Service Central du Mouvement donnait son accord au maintien en zone libre des 12 T.S. Pour permettre la récupération des 3 trains Nord 266-267-268, le Service Central du Matériel faisait diriger sur Oullins les 3 trains 417 421 et 528, en vue de leur transformation en trains mixtes.

Après exécution de ces travaux, la situation s'établissait comme suit :

- Trains mixtes : 160, 161, 163, 417, 421, 473, 528, 573 et 574
- trains pour couchés : 516, 529 et 530.

A noter qu'il a vait été maintenu en service pour les besoins d'évacuations intrarégionales, 11 voitures sanitaires garées à proximité des sièges des Divisions Militaires.

Au 22 Février 1941, suivant une situation dressée par le Service Central du Mouvement, les 12 rames et les 11 voitures existaient sur les points de garage désignés.

Par lettre en date du 6 mai 1941, le Commissaire Militaire signalait que, suivant les comptes-rendus de visite effectuées fin Avril par des officiers des D.M. et des représentants des Services locaux de la S.N.C.F.

- 1°) les rames 417 et 421 étaient composées de fourgons aménagés,
- 2°) la rame 574 n'offrait que 200 places assises, alors qu'elle devrait comporter 120 places pour couchés et 240 pour assis.

Il nous demandait :

- de faire procéder à la transformation successive des rames 417 et 421, en substituant aux fourgons des voitures métalliques,
- de faire compléter la rame 574,
- de faire effectuer les petites réparations d'entretien.

Le 12 mai, le Commissaire Militaire nous signalait en outre que la rame 573 n'offrait que 204 places pour assis et nous demandait que cette rame soit également complétée.

Il indiquait, dans cette même note, une nouvelle répartition des rames et demandait que la mise en place conformément à ces nouvelles dispositions, soit effectuée.

Le Service Central du Mouvement saisi de ces demandes répondait par note du 16 Mai :

- qu'il estimait que, compte-tenu des 8 trains sanitaires laissés à la disposition du Service de Santé Militaire de Paris, le chiffre des rames sanitaires en zone libre devrait pouvoir être réduit de 12 à 10, ce qui permettrait de supprimer les trains 417 et 421 dont la composition ne convenait pas à l'Etat-Major de l'Armée.
- que dans le cas où cette mesure ne pourrait être admise il proposait de substituer aux fourgons aménagés, 4 voitures par train, soit 8 voitures au total, prélevées sur les voitures réservées aux évacuations intrarégionales.

Par lettre du 28 Mai 1941, l'Etat-Major de l'Armée - 4° Bureau répondait par les propositions suivantes :

- maintien des 3 trains sanitaires pour couchés et de toutes les voitures pour évacuations intrarégionales.
- suppression des 2 trains mixtes 417 et 421
- augmentation de la capacité des 7 trains mixtes restant par adjonction à chacun d'eux de 3 voitures pour assis.

En transmettant ces propositions, le Commissaire Militaire nous demandait de préciser les conditions de mise sur pied éventuelle de nouveaux trains sanitaires, dont la nécessité pourrait se faire sentir en cas d'accroissement des effectifs malades ou blessés rapatriés.

A cette dernière question, nous répondions le 29 mai que 4 rames mixtes supplémentaires pourraient être formées dans les conditions suivantes :

- 1°) rame dans un délai de 4 jours
- 2°) rame dans un délai de 5 jours
- 3°) rame dans un délai de 6 jours
- 4°) rame dans un délai de 7 jours

à condition que le matériel sanitaire du Service de Santé soit rassemblé un temps utile aux Ateliers d'Oullins.

Le 9 Juin, nous transmettions au Commissaire Militaire la réponse du Service Central du Mouvement, exprimant l'avis que les 10 trains maintenus en zone libre permettaient de faire face à tous les besoins prévisibles, compte-tenu des 4 rames supplémentaires que nous pouvions mettre sur pied en cas de besoin

En Mars et Avril 1942, les diverses rames garées en zone libre ont été passées aux Ateliers pour révision et entretien.

b) A ménagement de fourgons-cuisines pour les 4 rames affectées aux rapatriements d'Allemagne.- Par transmission du 8 Octobre 1941, le Commissaire Militaire nous adressait copie d'un rapport du gestionnaire de la rame n° 529 relatif à l'aménagement d'un fourgon-cuisine à substituer aux 2 fourgons aménagés en cuisine et dépendance qui existaient dans cette rame.

Par lettre du 22 Octobre 1941, le Service Central du Matériel donnait son accord à cette substitution et acceptait de réaliser un prototype aux Ateliers de Clermont-Ferrand.

Le 30 Octobre nous demandions au Service Central du Matériel le montant des dépenses à engager :

- pour l'aménagement du prototype,
- pour les aménagements d'autres fourgons.

Ces dépenses étaient fixées à :

- 49.100 Frs pour l'aménagement du prototype
- 45.000 Frs pour l'aménagement des autres fourgons.

Enfin, le 10 Juillet 1942, le Commissaire Militaire nous demandait s'il serait possible de transformer en fourgon cuisine 2 fourgons du type Dd2yi.

Accord était donné le 15 Juillet 1942.

c) Voitures sanitaires.- Diverses questions relatives aux voitures sanitaires isolées réservées pour les évacuations à l'intérieur de la zone libre ont été suivies, notamment :

- préparation d'acheminements à utiliser entre les points de chargement et les points de destination utilisés normalement.
- révision des voitures en Avril 1942.

d) Utilisation d'une rame sanitaire Anglaise.- Le 25 Avril 1941, la Délégation Technique de Limoges nous avisait qu'une rame sanitaire Anglaise se trouvait en garage à Espira de l'Agly (Section de Quillan à Rivesaltes.)

Cette rame comprenait 13 voitures, chauffage à vapeur, éclairage électrique et aménagées en couchettes.

Par lettre du 7 Mars 1941, le Commissaire Militaire nous demandait de conserver ce train en réserve avec son matériel fixe et de pourvoir les voitures de matricules de wagons particuliers Français.

Pour mettre au point les mesures à prendre, une reconnaissance de la rame a été effectuée le 27 Janvier 1942, par un officier de la Commission Centrale accompagné d'un représentant du Service du Matériel de Beziers.

A la suite de cette visite, le Commissaire Militaire nous demandait le 16 Février 1942 de faire effectuer la révision complète de cette rame, de pourvoir les voitures d'un matricule de wagons particuliers français et la rame d'un numéro permettant de l'identifier.

Les résultats de la visite et les demandes du Commissaire Militaire étaient portées à la connaissance des Services Centraux du Mouvement et du Matériel le 16 Mars 1942.

Par message du 25 Mars, le Commission Centrale demandait de maintenir provisoirement la rame en garage à Espira de l'Agly ou elle devait être visitée par un officier du Service de Santé de la 16^e Division Militaire en vue de son aménagement en train chirurgical scindable en 2 parties.

Les travaux à effectuer à cet effet ont été entrepris à la suite de cette visite, partie aux Ateliers de Béziers partie aux Ateliers d'Oullins.

Deux fourgons ont été ajoutés à la composition pour l'installation de groupes électrogènes.

Une fois constitué, le train chirurgical a été garé aux Gravanches.

I - AFFAIRES RELATIVES A LA CONVENTION D'ARMISTICE.-

a) Visite d'ouvrages d'art par les Commissions Italiennes.-

Le 2 Septembre 1941, la Délégation Technique Lyon nous transmettait copie d'une lettre en date du 12 Août 1940 adressée par le Général Ministre Secrétaire d'Etat à la Guerre au Secrétaire d'Etat aux Communications, qui signalait que certaines Commissions de contrôle Italiennes procédait à l'examen d'ouvrages d'art, sous couvert du contrôle du désarmement des fourneaux de Mines.

Cette activité ne découlant d'aucune des clauses de l'Armistice, le Secrétaire d'Etat à la Guerre prescrivait de s'y opposer.

Copie de cette lettre avait été adressée au Chef de gare de Nice par le Colonel commandant le département des Alpes - Maritimes.

b) Location du matériel S.N.C.F. en service dans le Reich.-

Par transmission du 6 Septembre 1941, le Secrétaire d'Etat aux Communications nous adressait copie d'une lettre du 26 Août adressée par le Président de la Délégation Française aux Affaires Economiques au Président de la Délégation Allemande pour l'Economie.

Le Délégué Français estimait opportun de traiter d'une manière effective la question de la location du matériel des chemins de Fer et de la laisser négocier directement entre les Administrations intéressées.

Copie de cette lettre a été adressée le 10 Septembre au Service Central du Mouvement.

c) Chargements de dimensions exceptionnels.-

A la suite d'un incident survenu à la gare de Roanne le 15 Novembre 1940, lors de l'expédition d'un train de matériel militaire à livrer, le Chef de cette gare a demandé au Commandant du dépôt de stockage de Mably, de l'aviser au moins 48 H. à l'avance, lorsque des expéditions d'engins supérieurs à 5 tonnes seraient à effectuer, pour permettre la visite et l'étude des conditions de chargement par le service du Matériel.

En nous transmettant copie de cette lettre, le Commissaire Militaire nous demandait de prendre toutes dispositions utiles pour faciliter ces expéditions et ne pas retarder le rythme des livraisons.

Le Service Central du Mouvement avisé, a saisi le Service Central du Matériel en faisant observer que les matériels classés dans les 5 catégories prévues par l'Instruction Générale - Série Mouvement - Sous-Série Transports n° 3 du 25 Août 1939, étaient admissibles au transport sans mesures spéciales s'ils s'inscrivaient dans le gabarit et ne dépassaient pas les limites suivantes :

- Largeur 2m,50 - longueur 10m, - poids 19 t.

Les études préalables au transport de certains matériels spéciaux, ayant également été effectuées par le Service Central du Matériel, il paraissait inutile de subordonner à de nouvelles études les expéditions du parc de Roanne, pour autant qu'elles appartenait à l'une des catégories détaillées dans l'Instruction Générale mentionnée ci-dessus.

Le 28 Décembre, le Service Central du Mouvement nous informait que le Service Central du matériel avait donné les instructions en conséquence aux Divisions Régionales du Matériel

d) Regroupement des parcs sous contrôle.-

Par note du 23 Juin 1942, le 4^o Bureau de l'Etat-Major de l'Armée nous faisait connaître que les Autorités allemandes exigeaient le regroupement du matériel stocké dans un certain nombre de parcs soumis à leur contrôle.

L'importance des mouvements envisagés (matériel et munitions) nécessitait environ 3.000 wagons et un parcours moyen de 200 Kms.

Un premier plan de transport était établi portant sur 250 wagons environ.

Par note du 17 Juillet, le 4^o Bureau de l'Etat-Major de l'Armée indiquait de nouveaux dépôts à transférer et la cadence des chargements journaliers à respecter.

Des relevés établis par les Délégation Techniques les 1er et 15 de chaque mois ont été adressés au Commissaire Militaire pour le tenir au courant des transports effectués.

Les transports d'une importance moindre que celle primitivement prévue (400 wagons environ) ont été terminés en Décembre 1942.

e) Emplacement des wagons-citernes du Service des Essences à la date de l'Armistice.-

Par transmission du 25 Juillet 1942, le Commissaire Militaire nous a adressé une lettre du 17 Juillet du Secrétariat d'Etat à la Marine - Service des Essences aux Armées, demandant de lui faire connaître l'emplacement des wagons-citernes du Service des Essences à la date de l'Armistice, renseignement qui lui était utile pour discuter avec la Commission Allemande d'Armistice sur le point de savoir si tout ou partie du parc de wagons-citernes de ce service devait être considéré comme butin de guerre.

Ce renseignement n'a pu être fourni. Mais un inventaire général des wagons-citernes en zone occupée et en zone libre ayant été effectué à la date du 4 Août 1940, nous avons adressé au Service intéressé le 8/9/1942, la liste indiquant les points de garage de tous les wagons-citernes à la date précitée.

J - REQUISITION.-

a) Abrogation de l'Arrêté du 24 Août 1939-

L'Arrêté Interministériel du 24 Août 1939 portant réquisition des Chemins de Fer a été abrogé par un arrêté du 5 Août 1940 (J.O. du 13 Août 1940 .)

La C.M. n° 063-13/5 du 6 Septembre 1940 du Secrétaire d'Etat à la Guerre - Direction de l'Intendance a précisé les textes maintenus en application pour ce qui concerne les transports de personnel et de matériel.

b) Transports de munitions.-

Un arrêté en date du 25 Août 1939 portait dérogation en cas de mobilisation ou en cas de réquisition des transports par Chemins de fer, à certaines prescriptions du Règlement du 12 Novembre 1897 pour le transport par chemin de fer des matières dangereuses et infectes.

Ces prescriptions ont fait l'objet de l'Instruction Générale - Service Spécial - Série Commerciale n° 3 du 28 Août 1939.

Une loi du 5 Août 1940 et un décret de la même date ont fixé les nouvelles conditions d'exploitation des diverses lignes ou sections de ligne du réseau ferré français, jusqu'à la date qui sera fixée pour la cessation des hostilités.

Il résultait des prescriptions publiées par ces 2 documents que les dérogations aux dispositions du Règlement du 12 Novembre 1897, prévues par l'Instruction Générale - Service spécial - Série Commerciale n° 3 précitée, restaient en vigueur

Ces dispositions étaient rappelées par l'Avis Général Trafic - Sous-Série voyageurs n° 62 - Sous-Série marchandises n° 94 du 2 Septembre 1940.

Les transports de munitions pouvaient donc continuer à s'effectuer, sans nouvelle réquisition de l'Autorité Militaire

c) Arrêté relatif à la limitation ou à la suppression des transports commerciaux en cas de mise en oeuvre du plan de maintien de l'ordre.-

Pour permettre à la Commission Centrale des Chemins de fer de prendre les mesures de restriction qui pourraient s'imposer pour les transports commerciaux, en cas de mise en oeuvre du plan de maintien de l'ordre, il convenait qu'un arrêté soit pris en vue de dégager la responsabilité de la S.N.C.F.

Cet arrêté était préparé en minute, prêt à être soumis à la signature du Ministre Secrétaire d'Etat à la Guerre et du Secrétaire d'Etat aux Communications.

K - PROTECTION DES VOIES FERREES.-

a) Equipes mobiles de réparations de voies ferrées.-

(Voir chapitre I - §.I)

b) Service des Gardes de Communications.-

Le Service des Gardes de Communications a été organisé par décret du 23 Janvier 1941 (J.O. du 24 Janvier 1941)

Diverses correspondances ont été échangées par notre intermédiaire entre les Services de la S.N.C.F. (Services Centraux et Délégations Techniques Régionales) et la Direction de la Garde des Communications à Vichy, pour régler des questions relatives notamment à :

- organisation
- mise à disposition de locaux et moyens de transmission
- fourniture de documents S.N.C.F.
- fourniture d'agrès pour arrêter les trains.

c) Surveillance du réseau téléphonique S.N.C.F.-

Une conférence s'est tenue le 24 Mai 1941, au Ministère de la Guerre à Vichy, au sujet de la surveillance des Communications téléphoniques échangées par le réseau S.N.C.F.

Le Ministère de l'Intérieur signalait que le réseau téléphonique S.N.C.F. était parfois utilisé pour la propagande communiste.

Après étude avec le Service Central des Contrôles Techniques, les conditions d'installation, à titre d'essai, d'un poste d'écoute en gare de St-Etienne, ont été fixées et l'installation réalisée fin Janvier 1942.

d) Attentats et sabotages.-

Nous avons signalé aux Services intéressés les attentats et sabotages qui étaient portés à notre connaissance par les comptes-rendus des Délégations Techniques Régionales.

L - DEFENSE PASSIVE.-

De nombreuses questions relatives à la Défense Passive en zone non occupée ont été suivies par le Service Central du Mouvement - 4^e Division et les Services Régionaux.

Nous sommes intervenus dans l'échange de la correspondance ainsi que pour effectuer diverses démarches soit auprès de l'Etat-Major de l'Armée et de la Direction du Matériel à Royat

soit auprès de la Direction de la Défense passive à Lyon.

Les principales affaires examinées se rapportaient aux points suivants :

- Classement des départements de la zone non occupée pour l'application des mesures de défense passive.
- Occultation
- Eclairage d'alerte
- Protection des Sous-Stations électriques contre les bombardements aériens.
- Casques et masques pour le personnel S.N.C.F.
- Protection des aiguilleurs au moyen de cabines métalliques
- Lutte contre les bombes incendiaires.

M - SECTION DE CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE.-

a) Indemnité de première mise d'équipement.-

Aux termes d'un décret du 7 mai 1938, les Agents Supérieurs des Sections de C.F.C. (entrant dans le cadre des assimilés spéciaux) nommés pour prendre rang à partir de cette date, devaient recevoir l'indemnité de première mise d'équipement au moment où ils étaient mis dans l'obligation pour un motif d'ordre militaire, de porter la tenue de leur nouvel emploi.

Pour faciliter la préparation de la mise sur pied de section de C.F.C. il a été décidé au début de la guerre que le paiement des indemnités seraient effectués sur demande des intéressés sans avoir à justifier d'une convocation de l'Autorité Militaire, cette mesure limitée aux Agents Supérieurs des 7^o, 2^o, 10^o et 12^o Sections.

Bû fait des circonstances, de nombreuses demandes de nos Agents étaient restés en suspens.

Nous sommes intervenus auprès du Commissaire Militaire et de la Direction de l'Intendance pour faire donner satisfaction aux demandes qui nous étaient signalées comme n'ayant reçu aucune suite.

b) Liquidation de la 7° Section de C.F.C.-

Diverses questions posées par la liquidation de la 7° Section de C.F.C., mobilisés pendant la guerre, ont été réglées par notre intermédiaire et nos interventions auprès du Commissaire Militaire, notamment pour ce qui concerne le règlement de diverses factures et des propositions de citation en faveur de fonctionnaires ou agents mobilisés dans cette formation.

c) Liquidation de la Commission de Chemins de Fer de campagne des Flandres.-

Un certain nombre de fonctionnaires et agents de la S.N.C.F. avaient été convoqués en mai 1940 pour faire partie de la Commission de Chemins de Fer de Campagne des Flandres.

Nous avons eu à intervenir auprès de l'Autorité Militaire pour faire régler à certains des intéressés soit leur solde militaire pendant la durée de leur mobilisation, soit des indemnités pour pertes d'effets.

CHAPITRE V

EVENEMENTS DE NOVEMBRE 1942

A - DEBARQUEMENT AMERICAIN EN AFRIQUE DU NORD.-

Le 8 Novembre 1942 à 9 heures, un représentant de l'Etat-Major de l'Armée - 4° Bureau nous avise qu'un débarquement Américain a eu lieu sur la côte de l'Algérie et au Maroc.

l'Etat-Major de l'Armée prescrit les mesures suivantes:

a) Mise en service du réseau téléphonique spécialisé.

Des essais étant effectués ce jour à 9 heures, le réseau est maintenu en service à la suite de ces essais.

b) Mise en place du système régulateur - Officiers régulateurs de Division Militaire seulement.

Les Officiers se mettront en liaison par téléphone avec le Délégué Technique.

c) Mise en place des dossiers des régulateurs de D.M.

d) Rappel des permissionnaires

e) Permanence du service dans les Délégations Techniques et les Bureaux Militaires d'arrondissement de la zone libre.

Sur proposition de l'Etat-Major de l'Armée - 4° Bureau des contacts seront pris tous les jours entre le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée et la Délégation Technique aux heures suivantes : 9 h, 11,30, 15.30 et 18.30.

L'application des mesures décidées par le 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée est prescrite aux Délégations Régionales par message à 10 heures.

Le 9 Novembre, par message de 15 h. nous prescrivons la distribution de l'instruction de la Commission Centrale des Chemins de Fer n° 8, qui était jusque là entreposé aux sièges des Délégations Techniques Régionales.

Le même jour à 19.55 le Secrétariat d'Etat aux Communications prescrivait d'accorder une priorité urgente aux transports de gendarmerie à effectuer dans la nuit du 9 au 10 et pendant les journées des 10 et 11 Novembre, sur demande des Colonels commandant de Légion (Transports intéressant environ 520 hommes) Les instructions correspondantes ont été données aux Délégations Techniques Régionales à 20 heures.

Le 10 Novembre, à 20.10 le Chef de Cabinet du Secrétaire d'Etat aux Communications nous donne des instructions en vue de la repression des mouvements de grève qui pourraient se produire parmi le personnel des Chemins de Fer pendant la journée du 11 Novembre.

Transports de troupes.- Le 10/11 la Commission Centrale nous avise que des ordres ont été donnés pour le mouvement suivant :

- 1°) - 2 escadrons de chasseurs à cheval de Vienne à Lyon
- 2°) - 1 escadron cycliste de Vienne à Grenoble.
- 3°) - 1 bataillon d'Infanterie de Bourg à Lyon

Mouvements réglés par le Régulateurs 14° D.M. à exécuter dans la soirée du 10/11.

Les mouvements du 1° et 2° ont été exécutés V.T. Seul le mouvement du 3° a été exécuté V.F. dans la matinée du 11.

B - OCCUPATION DE LA COTE MEDITERRANNEENNE.-

Le 11 Novembre vers 7 heures, la Délégation Technique de Lyon nous avise que les troupes allemandes ont franchis la ligne de démarcation à Moulins.

Vers 8 heures, les 2 Délégations Techniques Régionales confirment que les troupes allemandes ont pénétré en zone libre entre 7 et 8 heures à Chalon S/Saône, Paray-le-Monial, Moulins, Orthez, Mont de Marsan et Monpont.

Le Service Central du Mouvement est avisé par message à 8.55.

Les 11 et 12 arrivent à Vichy, pour régler les questions de transports qui se posent, M.M. Leclerc du Sablon, faisant fonction de Directeur Général Adjoint, Dargeou, Adjoint au Directeur du Service Central du Mouvement, et Nivelet, Chef de la 4^e Division du Service Central du Mouvement.

Transports Militaires Français.-

Le transport suivant a été exécuté :

Groupe Mobile renforcé de la 7^e Division Militaire de Région Bourg, Mâcon, Lyon, à destination d'Avignon (1^{ère} Destination) (fin de parcours assuré par 15^e Division Militaire sur Toulon).

Embarquement les 14 et 15 Novembre (25 trains)

Ces éléments sont réembarqués à Toulon les 19,20 et 21 Novembre sur leurs garnisons d'origine.

C - ORGANISATION DES TRANSPORTS MILITAIRES ALLEMANDS, ITALIENS ET FRANÇAIS EN ZONE LIBRE.

Priorité.- Un arrêté du 10 Novembre 1942 du Secrétariat d'Etat aux Communications a modifié l'arrêté du 15 Novembre 1940 et introduit dans les transports exécutés par priorité absolue, aussitôt après les transports militaires allemands, les transports militaires, de police et de gendarmerie exécutés en zone libre.

Une instruction Ministérielle de la même date, pour l'application de cet arrêté, a prévu les conditions d'exécution des transports militaires, de police et de gendarmerie en zone libre.

Organisation des Transports.- Un accord du 13 Novembre 1942 intervenu entre le général VON KOHL, représentant du commandement allemand et M. GIBRAT, Secrétaire d'Etat aux Communications a réglé l'organisation des transports de l'Armée d'occupation en zone sud, et l'organisation des Délégations Techniques Régionales.

La Délégation Technique Sud-Est reste implantée à Lyon et la Délégation Technique Sud-Ouest est transférée de Limoges à Toulouse.

Les deux Délégations Techniques auront auprès d'elles des organismes de liaison allemands.

Un Commissaire Militaire Français est accrédité auprès de chacune des Délégations Techniques.

Pour ce qui concerne les transports de l'Armée italienne, une réunion a eu lieu le 14 Novembre 1942 au Secrétariat d'Etat aux Communications, à laquelle assistait :

M.M. OLLIVE, Directeur de l'Economie dans les transports,
GOURSAT, Directeur du Service Central du Mouvement
Le Comte ZOPPI, représentant italien.

Suivant l'accord intervenu, le Commandant allemand ayant pris la direction de toutes les opérations en zone libre, les demandes de transport afférentes aux mouvements des troupes italiennes en France, devaient être transmises à la Délégation Technique de Lyon par l'intermédiaire des représentants allemands.

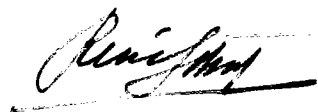
D - DEMOBILISATION DE L'ARMEE DE L'ARMISTICE.-

Le 27 Novembre 1942 vers 8 heures, nous étions avisés par les Délégations Techniques Régionales que les troupes allemandes avaient occupé dès les premières heures de la matinée, les bâtiments militaires (casernes, quartiers, états-majors, etc...) et faisaient procéder à la démobilisation des troupes Françaises.

Le Lieutenant-Colonel COUDRAUX, Chef du 4° bureau de l'Etat-Major de l'Armée nous confirmait vers 10 heures, la démobilisation de l'Armée d'Armistice.

Des dispositions ont été prises par les Délégations Techniques Régionales pour assurer le transport des démobilisés. Ces transports ont été assurés sur simple demande des commandants d'unité. Ils se sont déroulés dans les meilleures conditions possibles, compte-tenu du matériel dont nous disposions.

L'Etat-Major de l'Armée était remplacé par un organe liquidateur (O.L.A.) dans lequel le 4° Bureau subsistait avec un effectif réduit.



ANNEXE N° 1

COMPOSITION D'UNE GRANDE UNITE DE L'ARMEE DE L'ARMISTICE

		RAMES - TYPES		
		T.H	T.A	T.M
<u>INFANTERIE.-</u>	9 bataillons	9		
	3 (EM de R.I et Cie Régimentaires)			3(QL)
<u>CAVALERIE.-</u>	Groupe de Reconnaissance			
	EM et EHR		1	
	gr. esc à cheval	2(QL)		
	esc. cycliste			1
	esc. mixte		1	
<u>ARTILLERIE.-</u>	EM et EHR	1		
	(2 EM de groupe	2		
	2 groupes hippo)			
	(3 x 2 batteries	6		
	(. 1 EM	1		
	1 groupe mixte) 2 Bies hippo	2		
	(1 Bie auto		1	
<u>GENIE.-</u>	(EM et Cie hippo	1		
	1 bataillon)			
	(Cies motorisées		2	
<u>TRANSMISSIONS.-</u>	Groupe			
	(Détachement télégra-			
	EM - DI)phique de matériel			1
	(Radio		1	
<u>TRAIN - AUTO.-</u>			2	
	Totaux =	24	8	5
			37	
<u>REGIMENT DE CAVALERIE de R.G.</u>				
	4 esc. à cheval	4		
	1 esc. mitrailleurs	1		
<u>GARDE.-</u>	Escadron à cheval + 1 esc. moto	1(QB)		
	EM de Groupe + Esc. Moto + Esc. porté			1