

La personnalité dont le départ vous a été annoncé compte partir vendredi ou samedi par camion. Une longue entrevue a eu lieu hier entre lui et Médaille. La situation militaire pourra donc être exposée dans son ensemble et dans son détail d'une façon précise et objective. Ce rapport aurait valu à lui seul le voyage. Par mesure de précaution, et étant donné les informations prochaines qui vont être fournies, il est préférable de ne rien mentionner ici sur ce sujet. Quelques mots simplement sur le caractère de la personnalité du délégué. C'est un breton caractéristique avec les qualités et les défauts de la race. Fidèle, dévoué, magnifique caractère, un peu entier dans ses vues. Malgré une remarquable expérience politique qu'il conviendra d'utiliser au maximum pendant son séjour, beaucoup moins fait pour une négociation que Lorrain. A ce point de vue le départ de ce dernier eût été préférable, mais les responsabilités qu'il encourt l'oblige pour le moment à rester en France. En tout cas la confiance accordée par tous ses collègues au délégué est complète. Ne pas le prendre pour spécialement attaché, malgré ses amitiés personnelles, à tel ou tel grand chef du parti radical: saura faire le point très exactement à ce sujet. En relations avec tous les Comités locaux et régionaux. Au total l'une des personnes les plus intéressantes pour déterminer la situation intérieure. L'intransigeance de son point de vue n'est pas un obstacle à une connaissance approfondie des milieux politiques et courants actuels d'opinion. Il n'est malheureusement pas informé, comme beaucoup d'hommes politiques français de la situation extérieure et des grands problèmes économiques mondiaux. Il y aurait intérêt à le garder assez longtemps pour permettre d'informer l'extérieur de la façon la plus complète, si possible même assurer ses contacts directs. Ne pas oublier par ailleurs qu'en raison du développement rapide des événements, son retour sera attendu ici avec impatience. C'est seulement le 18/7 qu'a été reçue la note du 16-6 parvenue via Stendhal. L'interruption des relations ferroviaires est un désastre. Elle était prévue et de ce côté tout avait été fait pour y parer. Espérons que désormais les relations seront plus rapides: il le faut absolument devant l'importance des décisions à prendre. Prépare indépendamment de ce qui vous sera donné par délégué une note contenant suggestions personnelles sur attitude désirable votre gouvernement pour l'immédiat. Serait nécessaire à tout hasard signaler notre collaboration à qui de droit en cas arrivées Alliés capitale: événement que commençons à considérer comme éventuellement plus prochain ou'il y a quelque temps stop Metz Lorraine en contact avec Médaille appelé à résider ici désormais.

Approved for Release
Date OCT 1982

6-483

Bombardements

77 contre 81 (toujours sous réserve de renseignements incomplets pour l'Ouest et le Nord).

Est : Région parisienne - Vaires (important)

Paris-Strasbourg-Châlons-Marné (départ) Pont-de-Manteuil-sur-la-Marne
Paris-Bâle : Gare de Flamboing de Belfort

Nord : Région oisère: Beauvais

Chantilly

Targnier

Ouest

Rambouillet

Sud-Ouest

Paris-Tournaï-Gand de Slore (par Albi) Tours-des-Bois
St-Pierre-des-Corps (par Chateaufort) Anneau Vendôme

Sud-Est

Salbris

Tours-Nevers: Spécialement attaqué Nevers (bombardement très sévère)

Saincaize
Vierzon
St-Aignan

A signaler des ponts détruits à Gien,

Sully-sur-Loire
St-Mars

Bud-Est

Villeneuve-St-Georges (sévère)

Ligne de Bourgogne: Montargis

Sens
Champigny-sur-Yonne
Laroche

En gare de Champigny, un train de voyageurs a été bombardé, 26 morts et 40 blessés.

Ligne du Bourbonnais: Montargis

Gien
Nevers
Auxerre

Avignon
Tarascon
Arles
Nîmes
Montpellier
Miramas
Toulon

Le pont de Beaucaire sur le Rhône a été très touché, entraînant la suppression du trafic Marseille-Bordeaux.

Au total, 6 agents tués, 24 blessés.

T.S.V.P.....

Mitrailages.

72 (62 contre les trains) au total 53 machines - 13 avariées.
et quelques machines de remorque et de matériel (pour le Nord)

2 agents morts - 8 blessés.

A remarquer que les avaries des machines sont beaucoup plus graves qu'autrefois. On compte en moyenne 100 coups par machine, au lieu de 4 ou 5, il y a quel- que mois.

La réduction du parc des locomotives constitue un obstacle beaucoup plus grave que les coupures de voies (facilement réparables).

Actes de malveillance-

Il semble que cette recrudescence soit due pour partie au 14 juillet.

- (13 rails déboulonnés)
 - (95 explosions)
 - (5 machines ou dépôts attaqués)
 - (28 attentats contre les ponts)
 - (15 actes de terrorisme)
 - (137 divers.)
- Au total, 50 déraillements - 10 blessés.

Les régions les plus troubles sont celles de (Troyes - Nancy), sur l' Est

(régions de la région Nord) (Région d'Orléans, Montluçon, Argenton- S/Creuse

(Région d'Orléans, Montluçon, Argenton- S/Creuse)
(Ligne de Limoges à Périgueux par Thiviers, sur le Sud-Ouest

(La Bourgogne, le Jura, la Bresse et les environs Sud de Lyons sur le Sud-E

A signaler que les bandes se maintiennent dans la région Sud de Périgueux

Dernières 24 heures:

A signaler le bombardement d'Aulnoye (voies coupées, dommages sérieux, gare d'Eu (ligne Dieppe-Eu) de Danmarie coupure du pont de Torey, très important de Vaires de Chalons-sur-Marne (près de 15 machines sont immobilisées dans le dépôt à moitié détruit Vitry-le-François (où 2 trains ont été touchés) Epernay Brétigny (où un train de munitions a fait exploser viaduc de Gien où deux trains ont été touchés etc...

Trafic-

De plus en plus précaire, pas de changement dans le service de banlieue.

sur l'est, le parcours Paris-Troyes

Paris-Nancy continue, effectuant par transbordements en cours de route.

Paris-Amiens sans prolongement de parcours sur Lille

Paris-St-Quentin sans prolongement de parcours sur Lille

Quelques trains sur Paris-Rouen par Gisors

Suppression des lignes Paris-Limoges, Paris-Orléans jusqu'à Tours

Suppression de Marseille-Bordeaux

Suppression des lignes du Bourbonnais

Suppression de la ligne de Bourgoigne

Un train normal Marseille-Paris a mis 9 jours pour accomplir

Toute la région du Centre est pratiquement inaccessible.

La destruction du viaduc de Nogent-sur-Marne empêche le trafic sur Bâle, la destruction du pont de Nanteuil, le trafic sur Nancy, la destruction du pont de Beaucaire empêche toute communication entre les 2 rives du Rhône, et interdit la liaison Marseille-Bordeaux.

Situation des approvisionnements de la Région Parisienne en charbon -

Au cours de la première quinzaine de juillet, les besoins globaux de la Région parisienne en charbon se sont élevés à 65.000 tonnes sur lesquelles 40.000 tonnes à peine ont pu être amenées par la voie ferrée ou par camions. Les besoins normaux journaliers sont les suivants:

S.N.C.F. 1.300 T.

Gaz 1.800 T.

Electricité 2.000 T. les jours de chômage à 4.000 t. les jours de travail.

Au cours de la journée d'hier (10), un train de charbon a pu arriver pour la S.N.C.F. Pour le gaz et l'électricité, les stocks représentent 5 jours pour l'électricité, et 6 jours pour le gaz.

Les arrivages du Nord sont pratiquement impossibles:

7.000 t. seulement pendant la première quinzaine de juillet

Le bombardement de Vaires interdit tout trafic de charbon venant de la Sarre, la coupure des lignes de Bourgoigne empêche toute arrivée de la région de Blanzay, la situation est donc destinée à s'aggraver très rapidement.

Par ailleurs, les Allemands se réservant de réquisitionner les machines, aucune arrivée de train, même quand la voie est libre, ne peut être tenue pour assurée.

T.S.V.P.....

Paris - 100.000

Paris - 100.000 - Paris - 100.000

Pertes d'Agents - 18 morts en Juin contre 500 en Mai
203 blessés en Juin contre 2000 en Mai

Sur les agents tués en Juin, 57 l'ont été par bombardement.

Un certain nombre ont préféré rester sur place, courant le risque de réquisition par les Allemands, dans l'espoir d'être libérés plus rapidement.

Réparation - La S.N.C.F. emploie actuellement environ 100.000 personnes pour la réparation urgente des voies, soit 50.000 agents et le reste de main-d'œuvre civile. Dans certains cas, elle agit seule; mais de plus en plus, les autorités locales prennent elle-même les opérations en main.

Traffic - Au cours de la dernière semaine, le trafic est tombé à 10 % environ du trafic correspondant à la même époque, l'année dernière.

28.000 wagons chargés contre 275.000

Toute la région du Centre est pratiquement inaccessible. La destruction du viaduc de Nogent-sur-Vernoy empêche le trafic sur Bâle. La destruction du pont de Neuville, le trafic sur Nancy. La destruction du pont de Beaucourt empêche toute communication entre les 2 rives du Rhone, et interdit la liaison Marseille-Bordeaux.

Situation des approvisionnements de la Région Parisienne en charbon

Le cours de la première dizaine de juillet, les besoins globaux de la Région Parisienne en charbon se sont élevés à 25.000 tonnes sur lesquelles 4.000 tonnes à peine ont pu être amenées par la voie ferrée de Paris. Les besoins normaux journaliers sont les suivants:

E.N.C.F. 1.500 T.
Gaz 1.000 T.

Electricité 2.000 T. Les jours de chômage à 4.000 T. les jours de travail.
Au cours de la dernière dizaine (10), un train de charbon a pu arriver pour la Région Parisienne. Les stocks représentés par les trains arrivés pendant la première dizaine de juillet, 7.000 T. seulement pendant la première dizaine de juillet. Le bombardement de Valenciennes tout train de charbon venant de la gare, la coupure des lignes de Bourges empêche toute arrivée de la région de Nancy. La situation est donc destinée à s'aggraver très rapidement.

Par ailleurs, les Allemands ne réservent de redistribution aux machines, l'arrivée de train, même dans la voie est libre, ne peut être tenue pour assurée.

T.S.V.P.