

Note de M. Sherrington sur les dossiers qu'il a confiés à la SNCF

Naturellement les documents ainsi glanés sont de venue brute; ce sont souvent des pièces administratives, des dépêches des services qu'il faut interpréter depuis Londres. D'où nécessité de confrontation avec les documents officiels. Le recueil Chaix avec ses horaires devient un document particulièrement précieux. Il en ira de même de bien d'autres documents : situation des gares, profils des lignes, graphiques, etc...

La photographie aérienne sera aussitôt employée comme moyen de contrôle du renseignement et, pour mesurer la durée de sa valeur, un millier de photographies seront prises quotidiennement dans le seul domaine des transports. Ainsi sera connu l'état des locomotives des dépôts, la situation des avions au sol, le stationnement des bateaux et les concentrations des péniches, etc. Le rapprochement des photographies motive des enquêtes: un grand canon qui apparaît dans un secteur pose un problème; les flammes des pétroles de Ploesti sont interrogées. Rien n'est indifférent.

Naturellement, la préparation du débarquement allié en France va amplifier l'intérêt que présente la documentation ferroviaire. De Metz à Brest, la surveillance des convois s'intensifiera. L'obtention par Londres des livrets de marche des trains est essentielle. Pour bien comprendre le rapport journalier de la SNCF dûment numéroté et secret, distribué à des agents supérieurs « sûrs » et dont cependant la collection complète parvient à Londres par des voies multiples, du 9 octobre 1943 à la fin mai 1944. **De la Région Nord, la documentation paraît provenir surtout du réseau Zéro-France ZW. A partir du 3 janvier 1944, le service de Londres est constamment tenu informé de la remise en état des installations bombardées et sabotées.** De la reprise de l'exploitation normale, de la réglementation de la circulation et de la réglementation de celle-ci. L'observation porte spécialement sur la rocade de la grande ceinture. Les trains en attente de locomotives, ou de troupes, les trains de réfugiés, de démobilisés appellent les regards londoniens car ils motivent d'importantes déductions militaires.

De toute façon, le rail était un instrument (logistique) militaire essentiel, la préparation du débarquement exige qu'il soit mis à mal à la date voulue et dans des conditions telles que les mouvements de troupes réparties sur l'ensemble du territoire français ne puissent accourir aisément à la bataille une fois localisée. Des bombardements systématiques s'imposent. Quel choix faire parmi les établissements ferroviaires? La discussion est vive aux différents stades du Commandement allié. L'officier britannique centralisateur des renseignements est personnellement opposé à l'Attaque de toutes les installations. Pour lui l'effort de destruction doit exclusivement porter sur les locomotives et les dépôts. La destruction systématique des engins moteurs doit entraîner la paralysie des convois, aux moindres frais. Il s'agit de ne pas multiplier les victimes et de laisser les voies aptes à assurer rapidement les mouvements d'invasion, le débarquement ayant réussi

En fait la limitation des bombardements ainsi souhaités ne sera pas effective. 65 objectifs ferroviaires ont été retenus en haut lieu. Ils sont fixés *ne variatur*. Mais certains bombardements dépasseront la circonscription admise. Certains auront des causes occasionnelles. Celui d'Achères qui débordera sur le champ de course et la forêt de ST Germain a eu pour cause la nouvelle que 4.000 cheminots français allaient être remplacés par des cheminots allemands. Le contre-ordre

motivé par l'état du ciel n'a pu être donné à temps; l'ordre fut exécuté.

A Vaires, les alliés ont bombardé systématiquement les convois de deux groupements: Brunehilde A et B (*N.d.R.: il s'agit de noms de code donnés aux trains TCO de la Wehrmacht*) dont ils ont appris le croisement en gare de Vaires. Le bombardement du train de secours entraînera le succès complet. A Maintenon, le viaduc a été touché par hasard,. L'objectif était le dépôt de munitions comme à Salbris.

L'exploitation du renseignement ferroviaire est donc aussi rapide que possible et influencé par les événements quotidiens. L'action aérienne n'est d'ailleurs pas la seule à intéresser les dirigeants londoniens. Les renseignements ferroviaires et les complicités cheminotes aidèrent notamment à l'évasion du Général Giraud par Feldkirch, Sargans et Bâle...

Qui était M. Sherrington?

Il avait été désigné dès la fin août 1939 comme responsable à titre de conseiller technique des services militaires (T.A.M.) et au ministère de la Guerre économique. Tout en dirigeant le Railway Research Service.

Il a suivi l'exode du gouvernement français à Tours et à Bordeaux. A compter de mai 1940, il a perdu tout contact avec les Forces françaises libres (F.F.L.).

L'ensemble des renseignements lui parvenaient par le canal des autorités supérieures alliées, beaucoup de renseignements semblant provenir directement de la SNCF et de la SNCB complétés par les reconnaissances aériennes. Il n'a eu aucun contact avec le réseau Buckmaster ou le SOE Anglais

Monsieur SHERRINGTON estime que la permission ne serait jamais accordée à aucune personne ayant fait partie de l'I.S. (*Intelligence service*) d'écrire un livre ou une histoire à ce sujet.

Pour protéger ceux qui ont envoyé des renseignements, des instructions ont été données (*NdR par Winston Churchill et le Président de USA*) pour en assurer la destruction totale après la guerre.