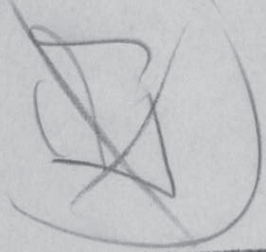


1111736/5

Détachement d'agents du 1<sup>er</sup> an. VB Est  
à se réparer des voies après les  
bombardements des 20 et 23 mars 44  
entre Chantilly et Aul (région Nord)

ARCHIVES  
VOIE SERVICE CENTRAL  
N° 35947



Spun retou c ET (4100th)

25.14.44

Cred



Région Nord

Creil 24 mars 1944

Ligne de Paris à Creil

Détachement du 1<sup>er</sup> Arrondissement VB - Région EST à la réparation des voies après bombardements des 20 et 23 mars entre Chantilly et Creil.

Compte rendu sommaire de M. Briquillet - chef du détachement

- Départ Paris Nord à 7<sup>h</sup> 40 par train spécial -

- Arrêt au km 44.400 pour alerte aux avions, à 9<sup>h</sup>

- Garage des équipes dans une carrière ci-devant pompiers au km 44.400 de 9<sup>h</sup> à 9<sup>h</sup> 30 -

- Passage au dessus de l'axe de nombreuses vagues de bombardiers de divers genres et -

- Départ du t. à 9<sup>h</sup> 30 - Arrivée au pont Laversine à 9<sup>h</sup> 45 -

- 2<sup>e</sup> alerte de 9<sup>h</sup> 45 à 12<sup>h</sup> 00 - Donc aucune mise en place d'équipes dans la matinée -

- Repas à la cantine Vandewalle de 12<sup>h</sup> à 14<sup>h</sup> en 3 services -

- Départ au chantir à 14<sup>h</sup> pour réinstallation d'outillage et regroupement au poste J, ligne Paris - Creil par Géluche

- 3<sup>e</sup> alerte à 16<sup>h</sup> jusqu'à la fin du chantir et le départ du train spécial à 17<sup>h</sup>

- Retour et arrivée à Paris Nord à 18<sup>h</sup> 30 -

Direct : Vers 11<sup>h</sup> M. Berthelot, ministre de Communication et M. Lemaire, Directeur Région Nord

après reconnaissance des dégâts, décide de l'0/ d'urgence des réparations savoir

- a) abandon du triage du Petit Terrain

- b) rétablissement ligne de Beaumont par Géluche

- c) - de - voies ph<sup>as</sup> Paris Creil -

- Le Personnel de la Région EST ont 160 ouvriers et les équipes de la section de Beaumont Région NORD ont 280 ouvriers sous la direction de

M. Briquillet auquel est adjoint M. Chappe chef adjoint de Beaumont Région Nord et de MM. Benoit et Breuval Région Nord doivent attaquer la Sarrau le 25 mars par la partie côté poste J - km 63.200, en avançant vers Creil

Membre d'une reconnaissance de la ligne faite en présence de M. Favelant Ingénieur Adjoint d'ici de la ligne adoptée -

- En résumé - Par suite de 3 alertes aucun travail de remise en état ni de mise en place d'équipes n'a été effectué dans la journée du 24 mars -

Effectifs journée 24 mars Région EST

- TSVP -



District 111 : 16 agents (manque C. Dorison)  
 112 : 8  
 113 : 9  
 114 : L'équipe de 9<sup>e</sup> commotionnée ~~par~~ <sup>par suite</sup>  
 au bombardement du 23 mars ne s'est  
 pas présentée au chantier -  
 191 : 5 (manquants : 4) -  
38 agents SNCF

Antepures : Dupin : 33  
 TSO : 15  
 Drouart : 35  
 Ommun : 18  
 Rault : n'a pas été pointé -

- Victimes du bombardement du 23 mars !

Région EST : District 114 : 8 blessés légers n'ont pas  
 rejoint le chantier -  
 Antepures Drouart : 5 blessés dont 3 n'ont pas  
 rejoint le chantier + 1 à l'hôpital  
 Rault : 1 blessé  
 2 manquants  
 TSO : 1 manquant  
 Région Nord : 1 tué (Antepures Martin)  
 5 agents de l'exploitation tués

Note : Les chantiers travailleront  
 dimanche 25 mars -  
 La cantine ne fonctionnant pas, les  
 ouvriers ont été invités qu'ils devaient  
 apporter leur repas

à chiffrer à 15  
 Buijvelles

Instructions données par la R. Nord pour le mode d'engagement de la 1<sup>re</sup> d'Antepures en région contrôlée  
 - Lettres de commande à établir pour le mois en cours pour mois suivants com. mensuelle  
 - Tenue de feuilles de pointage confectionnées par agents responsables SNCF surveillant le travail  
 - Tenue de notes ne doit comprendre que le travail effectué -  
 - Indiquer à part : toutes les pertes non alertes aux heures d'alerte -  
 Tenues imprimées non datées en ch. de f. et délais d'attente indiqués par l'ouvrier -

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
RÉGION DE L'EST

VOIE ET BATIMENTS

Monsieur le chef de 1<sup>re</sup> zone  
7 rue Chateaubriand  
Paris 1<sup>er</sup>

Rapport de M. Paul  
attaché au  
Circuit des  
Circuit des



Région Nord

Ligne Paris - Creil

Creil 25 mars 44

Détachement du 1<sup>er</sup> Arrondissement VB - Région EST à la réparation des voies après bombardements des 17-20 et 23 mars entre Chantilly et Creil -

Compte rendu sommaire de M. Briquieult -

- Départ Paris Nord à 7<sup>h</sup> 30 par train spécial -
- Arrivée au pont de Laverne km 45.500 à 8<sup>h</sup> 30
- mise en place des équipes à 9<sup>h</sup> sur chantier ligne Beaumont par bpluche au km 3.400 à 200 m du côté Est -
- Comblement d'entranchements et établissement de plateforme pour voie provisoire sur tracé limitant au minimum l'importance des travaux à gauche du tracé du Petit Tendaig, qui est abandonné - en raison des dégâts -
- Travail de 9<sup>h</sup> à 12<sup>h</sup> -
- Repas pris à la cantine (à 1 km 500 du chantier env) de 12<sup>h</sup> 30 à 14<sup>h</sup> - Le deshon<sup>or</sup> de distribution des repas au chantier ne pouvant encore fonctionner par suite des difficultés d'accès - D'où pertes de temps importantes pour déblaiements -
- Alerte aux avions de 14<sup>h</sup> à 15<sup>h</sup> 15 - Evacuation des chantiers par trains d'éloignement, au droit d'un vaste atri souterrain dans les carrières de St Maximien vers le km 44 - ce qui constitue une amélioration notable dans la disposition de sécurité - Trois trains semblables sont ainsi amenés sur place pour chaque chantier marchant à l'avancement + chantier de 300 à 350 m environ d'acy - l'effectif total 1000 ouvriers - Ces trains ramènent les ouvriers à l'abri de leurs chantiers respectifs à la fin de l'alerte - Des téléphones portatifs en relation avec Paris et Creil sont installés aux b<sup>or</sup> de stations des trains de service pour signaler la fin d'alerte -
- Reprise du travail de 15<sup>h</sup> 45 à 16<sup>h</sup> 45 - fin de chantier - et retour au pont de Laverne par le train de service partant à 17<sup>h</sup> 15 -
- Descente à Chantilly pour reprendre le train de voyageurs direct à 17<sup>h</sup> 45 -
- Arrivée à Paris à 19<sup>h</sup> 10 (marche obligée à 30 kmh) d'intensité 20' à l'arrivée -
- Travail effectif : matinee : 3<sup>h</sup> soirée 1<sup>re</sup> nuit : 4 heures -
- Divers - Difficultés de travail résultant de l'occupation des chantiers à notre arrivée par l'organi<sup>sme</sup> TODT - Les équipes de génie Français et Allemand -
- Ces chantiers travaillaient demain dimanche 26 mars -
- M. Joste ayant pu éviter de la relève et d'équipes SNCF, les équipes seront relevées ce jour, comme il a été indiqué à M. Vernieu par M. Joste -
- M. Morelet a été mis en relation avec les agents dirigeants de la région NORD et a pris contact avec les chantiers -
- M. Briquieult conserve la direction des chantiers EST et NORD section d'Ormont dans la journée du dimanche - Il prendra son repos lundi et mardi 27 et 28 et rentrera au bureau mercredi 29 mars -



Les mouvements d'apivue - Poulet - Stephant assurent la surveillance  
des équipes EST (SNCF et entreprises) avec pontage et contrepointage avant la  
fin du chantier -

Effektis  
des Chantiers - (côté 6 pluche)

D. III : 10 } 38  
112 : 8  
113 : 8  
191 : 12

Butterworth	Dupin	: 31
	TSO	: 15
	Rault	: 8
	Prouant	: 45
	Orrmum	: 18
		117

Section d'Emont  
dirigé par M Chappe

25 mai 1944  
Z Binyel



Région NORD

Gare de Creil

Creil, 26 mars 44

Remise en état des installations - suite à bombardements aériens -  
Compte courant VB - NORD 981

Compte rendu sommaire de M. Briquenet chef de détachement région EST  
sur le bombardement du dimanche 26 mars de 14<sup>h</sup> à 15<sup>h</sup>30 du chantier  
du Petit Thérain (à l'emplacement occupé par les équipes EST et NORD  
et sur la journée du 25 mars

- Départ Paris Nord par train spécial à 7<sup>h</sup>30
- Arrivée au pont de Laversine Km 45.500 à 8<sup>h</sup>30
- Mise en place des équipes à 8<sup>h</sup>45 au chantier de comblement des  
entournoirs et d'établissement d'une plateforme pour voie provisoire raccordée  
sur ligne de Beaumont creil par Gluche entre les km 63.600 et 63.800, à  
gauche du tirage du Petit Thérain, abandonné, suite à bombardement du 23 mars
- 1<sup>re</sup> alerte aux avions à 9<sup>h</sup>20 - Garage des équipes dans les abris souterrains  
(anciennes carrières à 1 km du chantier) à 9<sup>h</sup>30
- Fin de l'alerte à 10<sup>h</sup>30 et reprise des chantiers à 10<sup>h</sup>45
- Travail de 10<sup>h</sup>45 à 12<sup>h</sup>
- Repas puis sur le tas de 12<sup>h</sup> à 13<sup>h</sup>50 (la cantine ne fonctionnant pas)
- 2<sup>e</sup> alerte à 13<sup>h</sup>50 et bombardement par harcèlement du chantier  
à 14<sup>h</sup> par des bombardiers en ligne (type "Mosquito") d'une h<sup>t</sup> de 150<sup>m</sup> env.

C'est l'alerte ayant été donnée un peu tardivement par le poste relié au  
standard de Paris, alors que le poste de Creil était déjà avisé, la marge de  
sécurité de 10' seulement était insuffisante pour franchir, même en courant  
la distance de 1 km env. entre le chantier et l'abri et pour grimper une cote  
très raide  $\theta > 45^\circ$  de 25 à 30<sup>m</sup> de H<sup>t</sup> avant d'atteindre l'abri. De ce fait  
il y eut un commencement de panique pendant la pénétration des der-  
niers ouvriers, mais sans accident grave (1 ou 2 blessés légers)

En 3 vagues de 5 à 6 avions chacune, de 14<sup>h</sup> à 15<sup>h</sup>30, les bombardiers en  
ligne décrochèrent leurs bombes aux points suivants

1<sup>re</sup> vague - sur le chantier même occupé 10' avant par les équipes EST et NORD

2<sup>e</sup> vague aux abords de l'écluse et de la gare de Creil

3<sup>e</sup> vague aux abords du pont de Laversine (côté Creil) - L'ouvrage n'est  
pas avarié, mais le chemin de halage est coupé

Fin de l'alerte à 15<sup>h</sup>30. Après montage, nous n'avons pas de victimes  
à déplorer - Tous les ouvriers ont bien regagné les abris du groupe à la vitesse  
accélérée, sans donner le temps très limité dont ils disposaient -

M. Joste  
Prendre  
certaines mesures  
et ne remettre  
à l'avenir

Vu  
de Joste

Fessant com-  
pètement bon  
travail pour les  
bombardements  
aériens

Bombes  
entournoirs  
de Ø 15<sup>m</sup>  
prob. 3<sup>m</sup>

Nota:  
Il faut en  
chantier de  
ouvriers jeunes  
et alertes -



26 mars

- Reprise des chantiers de 15<sup>h</sup> 45 à 16<sup>h</sup> 30
- Parcours à pied sur une distance de 3<sup>km</sup> pour rejoindre le train spécial garé à St Maximin -
- Départ du train à 17<sup>h</sup> 50
- Arrivée à Paris à 19<sup>h</sup> 30
- M. Briquélet remercie M. Favelant, Ingénieur Adjoint du NORD et MM Sang - Polvéche - Breuvail club de section et de groupes d'équipes, de l'accueil<sup>très</sup> chaleureux qui lui fut réservé -  
durant son détachement au chantier de Creil -

Effectifs du 26 mars -

District	H1	:	16	}	42	}	85 EST	}	167 groupe Briquélet - et M. Chappe - club district Nord -
	H2	:	8						
	H3	:	9						
	H4	:	9						
Entreprise Drouard	:	34	}	43	}	82 NORD			
TSO	:	9							
Section d'Erment	{		60 Rég.	}	22 entrep.	}			
	{		22 entrep.						

2 Briquélet



seubipui serda. no  
supplément ser  
ction  
on Nord  
745/RJR

Paris, le 24 Mars 1944

Monsieur le Chef du Service  
de la Voie & des Bâtiments

Je vous communique ci-joint les  
comptes-rendus des 21-22-23 Mars de M.  
Briquelet, chef de section, relatifs au  
concours apporté pour les réparations  
à exécuter à Creil, par le personnel du  
1<sup>er</sup> Arr<sup>t</sup> V.B. (cantonniers et auxiliaires  
des districts 111, 112, 113, 114 et 191  
c'est-à-dire du parcours Paris-Noisy) et  
par les entreprises qui étaient occupées  
de Paris à Vaires.

Les agents du 1<sup>er</sup> Arr<sup>t</sup> VB seront re-  
levés dimanche 26 par d'autres prélevés  
dans les mêmes districts et il en sera de  
même chaque semaine, de sorte que le  
roulement sera de 1 semaine de détachement  
sur 4 ou 5 semaines. Ces agents rentrent  
d'ailleurs tous les soirs à leur domicile.

M. Briquelet sera remplacé le 25  
par M. Morlet- 3 surveillants (M.M.  
Stephant, Poulet et Lacotte) sont adjoints  
au chef de section depuis ce matin pour  
permettre le contrôle et la direction des  
ouvriers d'entreprise. Le roulement de  
ces agents dirigeants sera: 14 sur 2.

Le chantier fonctionnera dimanche 26.

- 3 p. en communication-

*Reviser*



Crail Paris, 21 mars 1944  
• ligne de Paris à Crail

Détachement de la SNCF - Région EST - Sections 11 et 19  
à la réparation des voies principales, après bombardement  
du 20 mars 44 à 9<sup>h</sup>

Journée du 21 mars 1944

Compte rendu sommaire de M. Briquet - chef de détachement

Effectif du détachement : 92 agents des D. 111-112-113-114-121  
39 ouvriers entreprise Drouot

En tout : 131 -

- Départ Paris-Nord - Tram Voy<sup>n</sup> régulier à 8<sup>h</sup> 30 -
- Arrivée à 10<sup>h</sup> au pont de la Versine sur l'Oise (rue G. - pont extrême  
d'arrêt d'attente entre Chamilly et Crail - Km 45,500 -
- Alerte à l'arrivée du train de 10<sup>h</sup> à 11<sup>h</sup> -
- Rassemblement à 11<sup>h</sup> pour départ au chantier situé entre les  
Km 47 et 48 -
- A 11<sup>h</sup> 15 repliement des équipes pour alerte aux avions -  
de 11<sup>h</sup> 15 à 12<sup>h</sup> -
- Repas de 12<sup>h</sup> à 14<sup>h</sup> comme Vandewalle, travaillés par  
cuisine centrale SNCF - en 3 services -
- Rassemblement des équipes et départ au chantier à 14<sup>h</sup> -
- Mise en place de 5 équipes sur voies principales entre  
les Km 47 et 48 à 14<sup>h</sup> 30 -
- Répartition des équipes  
(1) - 3 équipes de comblement d'automoies de  $\phi$  6<sup>m</sup> à 8<sup>m</sup> (  
bombes de 50<sup>k</sup>) sur 2 à 3<sup>m</sup> de prof<sup>t</sup> côté voie I principale  
- 1 équipe de 20<sup>h</sup> pour mise à blanc des voies I et II souf-  
flées entièrement (bombes tous les 50<sup>m</sup> env.) -  
- 1 équipe de 20<sup>h</sup> de pose de voie de circulation à D de la voie II  
devant se raccorder sur cette voie côté hôte pour dégagement  
d'un h. de Messagerie sur voie II  
- A 16<sup>h</sup> nouvelle alerte et repliement des équipes jusqu'à  
la fin du chantier -  
Travaux exécutés de 14<sup>h</sup> 30 à 16<sup>h</sup> : 4 automoies à 1/2 comblées  
Pose de 4 longueurs de 18<sup>m</sup> de voie de circulation -  
- Départ du chantier à 16<sup>h</sup> 15 (chemin détourné) pour  
le train de 16<sup>h</sup> 50 (départ à 17<sup>h</sup> 40) au Km 45,600 (pont  
de la Versine -  
- Arrivée Paris Nord 19<sup>h</sup> 15 f RAR  
ce f

(1) de  
chaque  
30<sup>h</sup> -  
3 à 4 jets  
d'hele



Mesures prises pour la journée du 22 mars -

Devant Paris  
24/4/15  
Non

Sur avis de M. Hidoux s/Ingénieur  
chef de section Régio Nord à Creil, M. Briquellat  
a commandé les mêmes équipes pour continuer  
le déblaiement en vue de la remise en état de  
circul<sup>on</sup> des pp<sup>s</sup> obstrués entre le pont de la  
Versine et le Km 48 soit sur 2<sup>ks</sup> 5 env<sup>on</sup> -  
(pont de la Versine non avarié - malgré plusieurs  
bombes à chaque culée) -

- La que de 130<sup>T</sup> de Turvey est attendue dans  
la matinée du 22 pour relever la machine 231 C 74  
(dépôt Chapelle) enfoncée dans un entonnoir  
rendu vers le Km 46.500

- Aucune mesure prise pour le déblaiement  
des voies de triage au Petit Terrain, complètement  
inhabilitables (entonnements tous les 20<sup>m</sup> x 10<sup>m</sup>  
environ 400 wagons immobilisés, dérailés ou  
détruits par explosion d'un train de munitions)

- En résumé : travail effectif : 2<sup>H</sup> seulement  
dans la journée du 21 mars - par suite de  
3 alertes (2 matin + 1 après midi) et du temps perdu  
important pour se rendre au chantier distant de 2 Km  
du pont d'arrêt du train ou de la cantine située  
à proximité de celui-ci - sans pain ni vin, avec  
Divers : Prix du repas : 5<sup>fr</sup>  
participation de 50 % SNCF (1 chef de district s'occupe  
du ravitaillement)  
Les chefs de district HLP et piqueurs prennent la direction  
des équipes - dont l'importance était de 900 ouvriers  
en fin de journée - échelonnés sur une distance de 1 Km  
env - sur vos pp<sup>s</sup> au Km 47 et 48 le chef de section  
Briquellat

231 C 74  
2000 m

150



Region Nord

Clique de Paris à Creil

Creil, 22 mars 1944

(1)

Détachement du 1<sup>er</sup> Arr<sup>t</sup> VB région EST à la réparation des voies pp<sup>als</sup> après le bombardement aéré de Creil du 20 mars 1944 à 9<sup>h</sup>.

Journée du 22 mars 44

Compte rendu sommaire de M. Briquélet - chef de détachement -

Effectifs : Agents SNCF des districts III-112-113-114-191 : 74

Ouvriers d'entreprises : Drouard : 55

TSO : 16

Rauet : 26

Dupuis : 35

132

132

Total 206

- Départ Paris Nord hortaix spécial à 7<sup>h</sup> 30
- Arrivée au pont de Laversine Km 45.700 à 8<sup>h</sup> 30
- Arrivée au chantier Km moyen 47.500 et mise en place des équipes à 9<sup>h</sup> 15 (chantiers entre les Km 47 et 48)

- Constitution des équipes :

1 équipe de comblement d'entournois sur voie I Paris. Creil : 30<sup>H</sup>

1 — do — sur voies pp<sup>als</sup> Creil Pontoise : 50<sup>H</sup>

1 équipe de pose, celavage et dressage de la voie de tenassement devant servir de voie unique pendant l'interruption de circ<sup>on</sup> sur voies I et II Paris. Creil : 56<sup>H</sup>

1 équipe de confection de pare-éclats au droit de bombe non explosé sur voie I : 30

1 équipe d'aide au SE pour raccord<sup>t</sup> des circuits téléph. : 40

206

- Effectif pour l'ensemble des Régions : environ 1800 ouvriers

- Incident de chantier : Alerté aux avions de 11<sup>h</sup> 45 à 13<sup>h</sup> 50

- Ravitaillement : Coupure de 1<sup>h</sup> 30 par équipe pour repas servi gratuitement aux équipes SNCF à la cantine Vandewalle et aux ouvriers d'entreprises moyennant retour de 12<sup>h</sup> par repas sur billetterie -



- Fin de chantier à 17<sup>h</sup> 10 pour prendre le train spécial direct Paris, départ au pont de Lavoisine à 17<sup>h</sup> 40 -
  - Arrivée à Paris Nord à 18<sup>h</sup> 50
  - Divers - mise en place de la grue de 130<sup>T</sup> n° 810 de Jurey sur voie II au km 47 pour relevage de la machine 231 C 74 à 12<sup>h</sup> 30 -  
Début des opérations de levage à 17<sup>h</sup>. - Fin probable à 18<sup>h</sup> -
  - Réception d'une rame de machufus pour relevage de la future voie unique, et déchargement de 16<sup>h</sup> à 17<sup>h</sup>.
  - Visite de chantier par M. Herbert - Ingénieur Adjoint -  
et M. Petitcolin - Chef de la Section 16.  
et présentation à M. Guerber - Ingénieur chef du 1<sup>er</sup> Arrondissement VB - Nord
  - Prévisions pour la journée du 23 mars -
    - Mêmes effectifs que dans la journée du 22 -
    - Continuation des travaux de remise en état de voies par 2<sup>es</sup> Paris Orléans et Orléans Pontaise -
    - Mise en service voie unique -
  - M. Guerber - Ingénieur chef du 1<sup>er</sup> Arrondissement VB - Nord prévoit le rattachement des ouvriers sur le chantier - par draine - Il doit en résulter une amélioration sensible dans le rendement par suite de la diminution des pertes de temps dans les déplacements - (moyenne de 2<sup>h</sup> par ouvrier et par le Chef de Section jour)
- 
- Travail effectif de 9<sup>h</sup> 15 à 11<sup>h</sup> 45 = 2<sup>h</sup> 30'  
 journée du 22 mars 14<sup>h</sup> 30 à 17<sup>h</sup> 10 = 2<sup>h</sup> 40'  
 soit 5<sup>h</sup> 10'
- Z. B. M. M. M.



Région NORD

Creil, 23 mars 1944

Ligne de Paris à Creil -

Détachement du 1<sup>er</sup> Arrondissement VB - Région EST à la réparation des voies principales, après le bombardement du 20 mars 1944 à 9<sup>h</sup> -

Journée du 23 mars 44

Compte rendu sommaire de M. Briquelat - chef du détachement

- Départ Paris Nord à 7<sup>h</sup> 30 par tr. spécial -
  - Arrivée sur chantier à 8<sup>h</sup> 30
  - A 9<sup>h</sup> tournée pour mise en place des équipes avec M. Sang chef de section NORD qui prend la direction des chantiers - savoir :
    - Dist. III - chef de canton Noel, eq. de 12<sup>h</sup> au relèvement voie D provisoire
    - d. - 114 chef de canton Delrieu, eq. de 9<sup>h</sup> - d. -
    - Cat. omnibus - chef Bergoni eq. de 18<sup>h</sup> - d. -
    - D. 112 - chef C.P. Loyaum eq. 8<sup>h</sup> - d. -
    - D. 191 - chef C. Duban eq. 12<sup>h</sup> - d. -
    - D. 113 - chef C. Gouneau eq. 9<sup>h</sup> - d. -
- Les autres équipes : Drouaud - Dupuis - Rault conservent leurs emplacements de la veille -
- A 10<sup>h</sup> 15 - arrêt du chantier pour alerte aux avions -
  - Fin d'alerte à 10<sup>h</sup> 45 -
  - Les hommes qui se trouvaient à l'autre côté D et G de la ligne rentrent au chantier -
  - Nouvelle alerte à 11<sup>h</sup> 05 - et évacuation du chantier -
  - Bombardement à 11<sup>h</sup> 30 : 20 vagues de 20 avions env. volant à 2000<sup>m</sup> env. lâchent leurs bombes sur les voies principales entre les kil 47 et 48 (même zone que le bombardement du 20) sur le triage du Petit Tenain et sur l'écluse de Creil -
  - Fin du bombardement à 12<sup>h</sup> 30
  - Attente de fin d'alerte jusqu'à 14<sup>h</sup>
  - 2<sup>e</sup> bombardement à 12<sup>h</sup> 40 par une vague de 20 avions, même zone
  - Fin du bombardement à 13<sup>h</sup> - Fin d'alerte à 14<sup>h</sup>
  - Accompagné du chef de canton Loyaum et du pointeur Vernille, j'effectue une tournée de reconnaissance générale des chantiers entre les km 45.600 et 49 (P.N) -



Observé : - 1 bombe de  $\Phi$  0.50 qui a traversé le boudin sup<sup>r</sup> de 0.40 d'ép<sup>r</sup> en BA.  
 du pont de Laversine, avec chute dans l'oise<sup>lat</sup> blessant grièvement  
 un ouvrier qui sous le pont - Des hommes le transportent aussitôt à la  
 cantine où il reçoit les 1<sup>rs</sup> soins -  
 - Au delà du pont, la queue de 130<sup>r</sup> de Turin qui sur voie I au km 46.500 m -  
 est couchée sur le côté G, séparée de ses 2 bogies de 4 ornières - Elle semble  
 fortement ébranlée ainsi que le reste du train -  
 - Dans un abri près de la cabine du poste 1 ligne Pontaise  
 une vingtaine de cheminots allemands tués sont dégagés -  
 - Sous le P.I. du saut de mont, en construction on dégage plusieurs  
 tués Français et Allemands (Inspecteur de l'EX région Nord)  
 - Du km 46.500 au km 48, les voies ph<sup>l</sup> sont complètement bouleversées  
 (boulonniers de 10 à 12<sup>m</sup> de  $\Phi$ , de 3 à 4<sup>m</sup> mol<sup>r</sup> presque adjacents) -  
 - Le triage du Petit Tenain côté Aiel est complètement démolé  
 nombreux wagons en feu par bombes incendiaires - ainsi que  
 la remise du dépôt et la Halle en BA -  
 - A la fin de ma tournée vers 15<sup>h</sup> 30 nouvelle alerte -  
 - Fin d'alerte à 16<sup>h</sup>  
 - Retour à la cantine à 16<sup>h</sup> 40 où se trouvent rassemblées les  
 équipes -  
 - La situation des effectifs aucun q absent de l'équipe Debré -  
 Ces agents qui avaient été fortement commotionnés par l'arrêt  
 accompagné de l'arrêt c. Vigneux à l'infirmerie de la gare d'Aiel,  
 se présentent prêts au départ du train -  
 - Des équipes d'entrepusés a) - Drouant - 4 blessés grièvement dont  
 1 a traversé l'oise à vol d'oiseau et les 3 autres projetés dans l'oise  
 ont pu se dégager en regagnant la voie en rampant -  
 b) - Raulet - Je suis ainsi par M. Suvet  
 représentant l'entrepusé Drouant que M. Fournier après de cette entrepusé  
 est blessé -  
 c) - Dupin : sans nouvelles de cette équipe  
 de 35<sup>h</sup> qui n'a pas rejoint la li. Chénal à 17<sup>h</sup> 40 - Elle travaillait  
 entre les ports 1-2-3 du triage avec les équipes du SE du NORD -  
 - Au départ du tr. à 17<sup>h</sup> 50 Coulon, du D. 191 (C<sup>r</sup>) se plaint de  
 contusions à la jambe G -  
 En résumé, de ce bombardement d'une violence <sup>considérable</sup> les équipes  
 VB ne comptent que 7 ou 8 blessés légers - <sup>les autres sont portés en infirmerie</sup> -  
 Par contre au départ du tr. je n'ai pu recueillir de renseignements  
 sur les équipes d'entrepusés Raulet et Dupin - la chef de section  
 - Demain 24 mars les équipes sont  
 commandées pour retourner au départ. Je n'ai pu  
 joindre aucun des agents supérieurs Région NORD -

B. Guillel