

de M. POINSARD, S/Ingénieur Chef de Section
sur le bombardement du 3 Septembre 1943 de la ligne 40 entre
Romilly et Maizières-la-Gde-Paroisse, suivi de l'interruption
de circulation sur voies I et II

Le vendredi 3 Septembre 1943, de 10 à 10h, 15, plusieurs formations d'avions britanniques et américains ont survolé et bombardé l'aérodrome de Romilly-s/Seine et ses abords, atteignant et coupant, en plusieurs endroits, les voies principales de la ligne 40 et les lignes télégraphiques SNCF entre Romilly-s/Seine et Maizières-la-Grande-Paroisse.

Aucun mouvement n'était engagé dans cette section et il n'y a pas eu d'accident de personnes à l'intérieur des emprises.

En outre, une bombe est tombée en gare de Romilly, sur la voie III du Chantier "de Sibérie" à proximité de la remise aux machines sans accident de personnes.

En dehors des dégâts occasionnés aux voies et détaillés dans l'annexe N°1 ci-jointe, les installations ci-après eurent à souffrir du bombardement :

Bâtiments. - Remise aux machines de Romilly :

110 m² de vitrerie diverse détruite

800 m² de couverture en tuiles à remanier, 400 tuiles cassées.

Hangar du chantier de carbonisation de Romilly

50 m² de couverture en tuiles à remplacer

Maison de garde du P.N. de Maizières N°1 Km. 131.302 (inoccupée)

Aggravation des lézardes provoquées par le bombardement du 20/12/42.

Maison de garde du P.N. de Maizières N°2 Km. 131.841

Couverture soufflée, 500 tuiles à remplacer.

Signaux et transmissions. - Coupures multiples aux transmissions des signaux voie I ~~à~~ Maizières.

Ligne télégraphique SNCF (34 fils) coupée et tombée à terre entre les Km. 131 et 133.000, 3 appuis cassés? Ruptures partielles au Km. 129700 (bombe de Romilly).

Premières mesures. - Sitôt le bombardement terminé, je me suis rendu sur les lieux à bicyclette avec M. BERGER, Chef de district et le Chef de canton PREVOST Damier. Nous avons fait ensemble à pied la reconnaissance rapide des dégâts en vue de déterminer quelle voie serait à rétablir en 1er lieu. Arrivé à Maizières à 11h, 20, j'ai demandé aussitôt au P.R. de Troyes l'envoi sur place du train parc et de l'équipe mobile, avec indication du matériel nécessaire.

M. CLAUDE, Ingénieur-Adjoint, rencontré à ce moment faisait demander par le PR le concours du 6° Génie cantonné à Arcis-S/Aube. En outre 30 manoeuvres étaient demandés aux Ateliers de Romilly.

Pendant ce temps, le Service Régional VB était alerté à 10h, 51 par la Section

D'accord avec M. de VANSSAY, Inspecteur Principal, et les autorités d'occupation (Services Techniques de Troyes) il était décidé de rétablir d'abord la voie I, apparemment moins touchée que la voie II.

A 14 heures, M. de NERVILLE, Ingénieur en Chef, nous avisait que l'Entreprise DROUARD, avec un effectif de 65 ouvriers et 260 m³ de déblais, partirait de Vaires à 16h, 07.

Arrivée du train parc de Troyes à 16h, 30.

Arrivée de l'équipe DROUARD à 22h, 23 (rame de déblais)

La répartition des travaux de remblaiement a été réglée comme suit :

M. PAGE, Chef de District, avec son personnel, celui des Ateliers et l'Entreprise DROUARD s'occupera de la zone comprise entre les points 131 et 132 (2 entonnoirs).

M. BERGER, Chef du 212° District avec son personnel, celui du train parc, le Génie, l'Entreprise TARIN et la main d'oeuvre mise à disposition par les allemands s'occupera de la zone du Km. 132 au Km. 133.

L'équipe L.T. de Troyes aidée du personnel SE de Romilly exécutera la mise en câble des circuits et l'installation de téléphones de PR et omnibus.

Mise en câble de tous les circuits téléphoniques terminée de 3 à 19 heures.

Postes téléphoniques installés aux Km. 131.841 (maison de garde) et en pleine voie Km. 132.450; le chantier dispose en outre des installations téléphoniques

Dans la nuit du 3/4 Septembre, une centaine de travailleurs mis à disposition par les autorités d'occupation et encadrés par 8 agents SNCF sous la direction de M. BOILET, Chef de district, ont poursuivi le comblement des entonnoirs noirs des Km. I32.280 et I32.320. L'entreprise TARIN s'occupait de celui du I32980.

Le train parc est resté garé à Maizières sur voie I.

Dans la journée du 4 Septembre, les travaux de remblaiement des entonnoirs et de remplacement de matériel sur voie I sont activement poussés.

A 17 heures, la voie I est pratiquement viable, mais le Service technique allemand n'autorise pas la mise en service parce qu'une bombe non éclatée découverte au Km. I32.100, à l'extérieur des emprises, à 5 mètres de l'axe de la voie II, n'a pas encore été vérifiée par le personnel compétent.

Le 5 Septembre, on rétablit la voie II. Travail terminé à 18 heures.

D'accord avec le Service technique allemand et après vérification de la position de la bombe enlisée dans le marais, il est décidé que les 2 voies peuvent être livrées à la circulation, avec ralentissement à 10 Km/H. entre les Km. I31 et I33.

Le train de permissionnaires allemands SF 920 (départ de Troyes à 17h.) circulera en voie unique sur voie I, le 1er train devant emprunter normalement la voie II étant le 406 (express voyageurs, départ de Troyes à 18h, 24).

Après consolidation des voies au cours de la journée, le ralentissement à 10 Km/H. a été remplacé le 6 à 18 h. par une limitation de vitesse à 30 Km/H.

Le tableau ci-dessous indique les effectifs occupés aux différents chantiers jusqu'au 7 Septembre en fin de journée :

Dates	Districts	Ateliers	Train	Entr.:	6°	SMde	Entr.:	Equipe	Equipe	Equipe	
: de jour	: nuit	: milly	: de	: parc	: TARIN	: Gé-	: Cha-	: DROU-	: SE	: LT	: SM
:	:	:	:	:	: nie:	: tres:	: ARD	:	:	:	:
3	54	9	31	68	17	14	28	7	13	13	2
4	53	9	33	68	13	32	37	90	12	13	6
5	46	9	6	68	20	-	-	88	6	3	1
6	50	9	6	68	-	-	-	34	6	9	7
7	46	9	-	35	-	-	-	38	5	7	-
				(I)							

(I) Le train parc, réclamé par le 2° Arrondissement pour être dirigé sur un autre point, a quitté le chantier à 12 heures le 7.

Nota.- Dans les effectifs ci-dessus sont compris les 2 téléphonistes, le pointeur, l'agent affecté au ravitaillement des ouvriers.

Matériaux et matériel employés

Mâchefer et vieux ballast pour comblement des entonnoirs.....	200 m3
Ballast neuf.....	100 m3
Rails 46 K. EST de 18 mètres.....	9
-----d)----- S.33 ----d°-----	22
Traverses.....	250
Eclisses 46 K. Est (paires).....	13
-----d°----- S.33 (---d°-)	20
Tirefonds.....	1400

Le ravitaillement de jour et de nuit du personnel du train parc et des différentes entreprises a été assuré par la Cantine SNCF des Ateliers de Romilly.

Suite des travaux.- Dans les jours à venir, nos efforts vont tendre vers la réduction de la zone de ralentissement et la limitation de celle-ci entre les Km. I31.800 et I33, puis nous pourrons augmenter progressivement le taux de ralentissement et envisageons de passer à 60 Km. sur les 2 voies vers le 13 Septembre et à vitesse normale le 20.

Observation générale.- Les agents de tous grades et le personnel sous leurs ordres ont fourni un effort méritoire et donné entière satisfaction.

Romilly, le 8 Septembre 1943
Le S/Ingénieur Chef de Section

