

PARIS, le 23 Mai 1940

Rapport de M. BEHAL, Raymond, Chef de gare à St-ROCH sur les événements qui se sont déroulés en gare de St-ROCH du samedi 18 au lundi 20 Mai 1940.

Les journées des 15, 16 et 17 Mai avaient été très difficiles au point de vue "circulation" du fait du passage de nombreux trains de repliement belges et français (troupes, évacués civils, matériel, machines) qui s'ajoutaient aux trains de T.C.O., sanitaires, permissionnaires rappelés, ravitaillement français et anglais.

La moyenne des mouvements passés à la cabine 1 de St-ROCH pendant ces trois journées fut de 190 par 24 heures.

Le Samedi 18 à 15h.30, une escadrille d'une quinzaine de bombardiers allemands attaqua la gare.

A ce moment, le train de troupe W 4310 venant de l'Ouest pour CANTIN (?) se trouvait sur V.D. ROUEN, arrêté au S.C. 23 de cabine 2, en attente de voie libre vers AMIENS; le train 6.900 M.V.K. se trouvait sur voie 2 des garages de droite. Notre machine de manoeuvres retirait des K vides de l'impasse voie 4, côté cabine 2.

Dans les garages de gauche se trouvaient, voies 13 et 19 les deux machines de manoeuvres affectées aux travaux de terrassements du raccordement de La Hotoie.

Le bombardement dura environ 25 minutes; il tomba dans les garages et sur voies principales, entre cabines 2 et 3, une trentaine de projectiles de différents types: bombes percutant au niveau du sol, bombes incendiaires, de destruction, à retardement, etc...

Cette attaque fit 25 tués environ et autant de blessés, surtout parmi les soldats anglais qui se trouvaient dans le 4310.

Les communications téléphoniques furent complètement interrompues, sauf du B.V. vers poste X, cabine 1 et AMIENS.

Les ambulances du nouvel hôpital arrivèrent 20 minutes environ après le bombardement. Les soldats anglais relevèrent leurs morts et blessés, aidés par les soldats français du dépôt R.M.S. installé à l'embranchement ZEIGLER.

Les victimes, y compris nos agents des trois Services, furent transportés au nouvel hôpital.

Je n'ai pu obtenir de renseignements précis sur le sort de nos agents malgré les démarches faites à l'hôpital (qui fut évacué le lendemain).

Parmi les agents de la gare, le brigadier MAHIOU, Théodore fut tué à proximité de la machine de manoeuvres en même temps que le mécanicien et le chauffeur de cette machine; l'homme d'équipe de manoeuvres LUGET, détaché de SERQUEUX, fut très grièvement blessé.

Un certain nombre d'agents qui se trouvaient à proximité du point de chute des projectiles furent très fortement commotionnés et étaient encore sourds le lendemain; entre autres

- le chef de bureau G.P.V. LELEU, Gustave
- le chef de manoeuvres principal THELLIER, René
- le chef de manoeuvres CAMUSEAU, Robert
- les hommes d'équipe CARRE et FAQUIER
- le facteur mixte HUBAUT.

Le chef de canton principal LERICHE fut retrouvé parmi les morts déposés provisoirement dans la salle d'attente, ainsi que le chef de train du 6.900 dont je ne possède pas le nom.

Les mécaniciens et chauffeurs des cinq machines qui se trouvaient en gare ont tous été tués ou blessés.

M. ROUAULT, Ingénieur principal de la Traction, venu sur les lieux a pris, je crois, les renseignements concernant ses agents.

Les dégâts matériels étaient très importants ; toutes les voies de garages et de circulation coupées, sauf la voie 20 qui, passant par la cour P.V., relie les cabines 2 et 3, ainsi que les voies de débord P.V.

D'accord avec M. GALINE, Inspecteur Principal Adjoint, arrivé sur les lieux, très peu de temps après le bombardement, il fut décidé de rétablir la circulation ROUEN par la voie 20.

Plusieurs incendies s'étaient déclarés dans les wagons au départ garés sur voies 7 et 9 (environ 70 wagons chargés de bois, de charbon, houille, habillement, etc...). Une dizaine de wagons étaient renversés sur les voies voisines. Malgré l'intervention des pompiers et l'usage des extincteurs de la gare, ces incendies ne purent être maîtrisés entièrement et des wagons brûlaient encore le lundi matin 20.

Le dernier tiers du train 4310 (troupes W) avait été particulièrement touché, et une dizaine de wagons étaient en partie détruits ou renversés vers le garage de droite.

Un train de réfugiés belges vers l'Ouest, arrêté en gare voyageurs, ne fut pas atteint et put continuer sa marche vers SALEUX, par voie 20, après visite de la voie; les trains de ROUEN vers AMIENS ont circulé par la même voie.

La circulation sur la voie de BOULOGNE ne fut pas interrompue.

Le Service de la Voie put rétablir la V.G. ROUEN vers 19h. et la grue de 32 tonnes d'AMIENS fut amenée vers 20h. sur cette voie pour commencer le déblaiement de la V.D.

Le même jour, à 23h.30, une nouvelle attaque par avion fut effectuée dans des conditions à peu près identiques, les incendies facilitant le repérage de la gare. Les projectiles tombèrent approximativement dans la même zone entre les cabines 2 et 3. Mais, cette fois, les deux voies principales ROUEN furent coupées à 50 mètres de la cabine 2 par un entonnoir de 10 mètres de diamètre et de nouveaux incendies se déclarèrent dans les wagons garés à gauche. Il n'y eut pas de tué, ni de blessé grave, les agents ayant pu s'abriter (les opérations de réfection des voies et de déblaiement étaient en cours).

Une torpille tombée à deux mètres de l'entrée de l'abri bétonné de la voie à la cabine 3 a commotionné tous les occupants de l'abri : entre autres,

- le chef de manoeuvres LEGRAND Désiré,
- le sous-chef de manoeuvres POTIER, Alfred
- le Facteur mixte THELLIER, René

(le chef de manoeuvres principal portant le même nom et le même prénom avait été commotionné le matin).

- l'homme d'équipe FLANDRE, Marceau.

Il y en a eu peut-être d'autres.

La circulation vers et de ROUEN restait néanmoins possible par voie 20 et se continua jusqu'au lendemain Dimanche matin. Les voies principales BOULOGNE n'avaient pas encore été touchées.

Le Dimanche matin vers 10h. les communications téléphoniques furent rétablies entre le B.P. la cabine 3 et SALEUX. La voie 1 des garages de gauche fut remise en état par la troisième Division et la circulation put reprendre par cette voie vers ROUEN et par voie 20, de ROUEN.

Un certain nombre de trains de voyageurs, troupes, ravitaillement et évacués put continuer ainsi à passer jusque midi, les trains de voyageurs prenant au passage les émigrants d'AMIENS venus très nombreux en gare de St-ROCH. Ces voyageurs étaient groupés dans les caves-abris du B.V. et appelés chaque fois qu'il se présentait un train pour une direction. Tout désordre et toute panique furent ainsi évités.

A noter que le Samedi et le Dimanche, le chemin de fer à voie métrique S.E. a mis en marche des trains vapeur et autorails qui ont évacué quelques centaines de personnes vers AUMALE.

Le Dimanche 19 mai, à midi, alors que le train P 2.058 anglais rebroussant d'AMIENS vers ROUEN se trouvait voie 1 des garages de gauche et le train 262 voyageurs ROEUN-AMIENS sur voie 20, les avions surgirent à nouveau (il n'y avait plus de sirène, ni de D.C.A.).

Je venais, étant au B.V., de donner l'ordre au chef de manoeuvres principal BOURGEOIS, qui se trouvait à la cabine 3, d'expédier le P.2.058. Mais un grand nombre de soldats anglais étaient descendus du train et celui-ci ne put partir tout de suite. Les projectiles commencèrent à tomber. Me trouvant sur le quai, je n'eus que le temps d'entrer rapidement dans mon bureau, et de me plaquer sur le plancher contre une pile de sacs à terre qui protégeait une double porte.

Au même moment, une bombe tombait à quelques mètres du bureau du Secrétariat (inoccupé heureusement) soufflant les 2/3 du bâtiment côté AMIENS.

Je me trouvais enseveli sous les décombres et perdis connaissance pendant 20 minutes environ. Reprenant mes sens, je réussis à me dégager petit à petit et à me réfugier dans la cave de mon logement où se trouvaient mon fils aîné et ma mère qui avaient été surpris alors qu'ils descendaient à la cave avec deux religieuses et quelques personnes attendant un train vers ABBEVILLE.

Le mur de cloison de l'escalier de la cave s'était écroulé et en bouchait à moitié l'accès.

Les avions continuèrent à survoler la gare pendant une heure tout en mitraillant et jetant des projectiles.

J'étais assez fortement contusionné sur tout le corps et si je ne fus pas écrasé sous les décombres c'est parce que mon bureau projeté contre la pile de sacs à terre me protégea en partie.

Dès que le bruit des avions s'éloigna, je sortis de la cave.

Parmi les agents et les voyageurs qui se trouvaient dans les abris du B.V. (environ 250 personnes) aucun ne fut blessé seul le facteur mixte FAUVEAU qui se trouvait dans le bureau du téléphone avait été fortement commotionné.

Après avoir constaté que la circulation n'était plus possible, j'invitais les voyageurs à s'éloigner de la gare et à gagner la campagne.

M. HITZEL, Inspecteur Principal Adjoint, vint en gare de St-ROCH voir ce qui s'était passé.

Au cours d'une tournée avec lui, nous pûmes constater que les voies principales BOULOGNE avaient, cette fois, été atteintes vers la cabine 1, ainsi que la voie de CANAPLES, la voie S.E. et les ponts (non détruits cependant).

Seule la V.G. BOULOGNE simplement déformée semblait possible à une circulation prudente. Un train de ravitaillement arrêté sur cette voie, sous le tunnel de La Longueville, put être ramené en gare au pas d'homme et continua vers ABBEVILLE. C'est le dernier train qui est passé en gare de St-ROCH.

Nous n'avions plus aucune communication téléphonique et étions sans lumière électrique depuis la veille.

La grue hydraulique ayant été atteinte, la vanne d'arrivée des eaux avait été fermée le matin.

Quand nous sommes passés dans les garages, nous avons rencontré les agents de service et quelques soldats anglais et français qui avaient pu s'abriter pendant le bombardement.

Les voyageurs du train 262 ainsi que les soldats anglais du P. 2.058 s'étaient dispersés un peu partout, et il ne dut y avoir qu'une dizaine de soldats anglais tués et autant de blessés. Ils furent emmenés par les soins de l'armée anglaise (les hôpitaux d'AMIENS étant en cours d'évacuation).

Aucun service n'étant plus possible à ce moment, et me trouvant exténué par un service très dur depuis le 11 mai, le manque de sommeil et les blessures reçues à midi, je demandais à M. HITZEL d'aller passer la nuit à POULAINVILLE, village proche d'AMIENS où se trouvaient ma femme très gravement malade et mes deux plus jeunes enfants.

Mon logement étant complètement détruit, je n'avais d'ailleurs pas de refuge pour passer la nuit. L'intérimaire PLANCHON, les chefs de manoeuvres principaux BOURGEOIS et DUPLAN restaient en gare et M. WAQUET, intérimaire devait venir prendre la nuit à 20h.

J'invitais alors mon fils aîné âgé de 20 ans à partir en bicyclette par la route à AUMAËLE.

Ma mère que j'avais laissée avec les religieuses ne s'y trouvait plus; elles avaient dû chercher un refuge ailleurs. Je les ai vainement recherchées aux environs de la gare où de nombreux immeubles brûlaient.

Vers 17h.30, je partis à POULAINVILLE après avoir brûlé dans le foyer d'une machine les documents militaires que j'avais réussi à dégager. Je n'ai pu emporter les espèces qui se trouvaient dans le coffre G.V. celui-ci étant enseveli ainsi que les clefs de réserve. La somme qui s'y trouvait ne devait pas être importante, étant donné le ralentissement du trafic commercial.

Le bombardement de la ville et des gares de LONGUEAU AMIENS et St-ROCH se renouvela à plusieurs reprises pendant la nuit du dimanche au lundi.

Le lundi 20 mai vers 7h. j'arrivais en gare de St-ROCH venant de POULAINVILLE. Il n'y avait en gare que M. COMTE et son fils, commerçants voisins qui, revenus chez eux et surpris à nouveau par les avions, s'étaient abrités dans les caves de la gare.

Je fis une tournée aux environs de la gare et aux abords des voies principales et constatai que de nouveaux projectiles avaient atteint les voies. L'un d'entre eux avait soulevé les deux voies principales de BOULOGNE au km. 2 à proximité du pont "BEAUVAIS"; d'autres étaient tombés contre la cabine 1 à proximité des ponts, etc...

Les avions continuaient à bombarder la ville.

Au cours de ma tournée je rencontrais des agents du Service de la Voie d'AMIENS qui se repliaient vers CONTY et appris par eux que le personnel des bureaux du 4ème Arrondissement de l'Exploitation allait se grouper à LUZIERES-les-CONTY.

Le garde MAUDUIT du P.N. 47, venu en gare, me signala que le pont de la route d'ABBEVILLE était en partie écroulé sur la ligne AMIENS - CANAPLES à proximité de MONTIERES.

Dès lors, je n'avais plus aucune raison de rester en gare. J'inscrivis au tableau noir un avis aux agents qui pouvaient se présenter, d'avoir à entrer en contact le plus tôt possible avec la gare de la Région Nord la plus proche de l'endroit où ils se rendraient et d'y donner leur adresse.

Je quittais alors la gare et me rendis chez M. DEBOUVRIE, négociant en essence, route de Paris, avec qui je suis en relations d'amitié, afin de lui demander de continuer, si possible à rechercher ma mère. M. DEBOUVRIE restait en effet à son dépôt pour mettre le feu à ses réservoirs d'essence en cas d'approche des allemands. Il voulut bien me conduire en voiture à CONTY en passant par la gare de SALEUX. Je voulais en effet me rendre compte qu'il n'y avait pas de train vers St-ROCH en attente à SALEUX, et savoir si la gare était encore occupée.

La gare était fermée mais intacte. Il n'y avait plus de train en attente; je mis les signaux à l'arrêt vers BACOUEL. Les réservoirs d'essence des établissements DESMARAIS Frères raccordés à la gare étaient en flammes.

Je repartis vers CONTY et de là, après un court repos, me rendis à bicyclette à LUZIERES où je ne trouvais personne. Je revins en gare de CONTY où le chef m'apprit que M. HITZEL était passé peu de temps avant, et avait déclaré qu'il se dirigeait vers GRANDVILLIERS, puis BEAUVAIS.

Je continuais ma route en bicyclette vers GRANDVILLIERS où j'arrivais vers 18h. Le chef de gare ne put me renseigner sur le lieu de repli de l'Arrondissement.

Je trouvais à GRANDVILLIERS, M. THERY, Chef de district principal d'AMIENS et des agents de son Service, avec qui je restais en contact.

Après avoir passé la nuit dans une grange, nous nous mîmes en route pour BEAUVAIS, le mardi 21 à 5h. Arrivés à BEAUVAIS vers 8h. nous fûmes reçus par M. LACLAVERIE, Inspecteur Divisionnaire de l'Exploitation qui nous indiqua que le point de rassemblement des agents repliés était à PARIS-MONTPARNASSE, gare du Maine.

Je crus préférable de me présenter au Service régional 18 rue de Dunkerque où j'arrivais vers 19h. et fus reçu par M. GRANIER, Inspecteur principal.

Ayant le corps couvert de contusions et d'écorchures qui commençaient à s'infecter, je me présentais à la visite médicale le mercredi matin. Je reçus tous les soins nécessaires et le médecin me prescrivit un repos de 5 jours.

Pendant la période difficile que nous avons traversée, je n'ai eu qu'à me louer du courage et du dévouement de mes agents qui se sont dépensés sans compter.

Je n'ai pas retrouvé d'agents le lundi matin parce que ceux-ci ont dû juger, avec raison, que leur présence dans la gare où ils ne pouvaient plus rien faire, n'était plus utile, alors que les incendies faisaient rage et que les bombes continuaient à tomber.

N'ayant pu sauver aucun document, le présent rapport a été établi de mémoire.

J'avais fait établir le samedi matin un restant en gare complet avec indications de la nature des marchandises, de leur provenance et les noms des destinataires.

Bien que je ne sois plus en possession de ce document, j'ai pu établir approximativement la situation telle qu'elle se présentait le lundi matin.

Ci-joint le relevé établi de mémoire.

(signé) BEHAL