

Rapport d'enquête sur un tamponnement
de trains survenu le 3 octobre 1943
en gare d'Aguessac.

Tamponnement, de 3-10-43, à 9^h02,
en gare d'Aguasas, d'une rame TCO
Après le train 13080

Division de la Tracção	
(Document)	
Dossier : 75340	
N.º	

PO-MIDI.

Déraillements

Dépôt de Séverac

Matériel et Traction.

et

(1) Accidents.

Division de la Traction

Mois octobre 1943

signalé au Rapport journalier du 3-10-43

Dossier: 753.10

Voies principales obstruées (2) ~~voies principales~~ (2)

N° de N° 12555

Carré bulle 72 G 2000 Ex. 10-43 (61651235)

Date et lieu (gare, P. R. et section) de l'incident	3-10-43 9h02 Gare d'Aguessac. Voie 3 PK 555.265
Numéro et parcours du train	Tr Spl 13080-St Georges de Luzençon-Mjols
Nature du train	rame TCO
Composition et tonnage	RU wagons 472T
N° de la machine et dépôt d'attache	en tête Mne E 4229-CE CRISTOL Noël de Bzs
Nom du mécanicien et dépôt d'attache	en queue Mne E4229-CE CARRIERE de Béziers
Nom du chauffeur et dépôt d'attache	ACE DARBAS du D de Bzs
Surveillance du Chef mécanicien	CCF DEIXONNE
Nature exacte de l'incident (3)	amponnement par le tr 13080 d'une rame TCO en cours de chargement sur la voie 3 1 essieu du wagon Halle 25550 du train 13080 dérailé. Un soldat allemand tué et un soldat bras droit fracturé sur la rame amponnée
Charges (4) { Remarque { Indiquée	
Freinage (4) { Continu { Arrêt (frein en tonnes)	

Détails sur les circonstances du secours et sur les conséquences de l'Incident.

Secours	En avant ou en arrière	
	Machiniste de secours {	
	Nom du Mécanicien	
	Nom du Chauffeur	
Motif de relevage (gare, wagon de secours, agrès de la machine)	Agrès de la machine de renfort 4229	
Nom et grade de l'agent supérieur qui accompagnait		
Heure de l'Incident		Détail des heures.
Heure d'expédition de la demande au Dépôt		9h02
Heure de réception de la demande au Dépôt		
Heure de la mise à disposition de la gare de la machine		
Heure de départ de la machine de secours		
Heures des arrêts de la machine de secours		
Heure d'arrivée de la machine de secours sur les lieux		
Heure de commencement du relevage		9h30
Heure de fin du relevage		10h45
Date et heure de rentrée au dépôt		
Eventuellement { Moyen utilisé par le Chef M ^{ain} de la gare pour se rendre sur les lieux: { Justification du retard apporté dans la fourniture et l'acheminement du secours		

Retards causés par l'Incident aux trains de

Voyageurs	N° 2432N° 2401	N°	N°
	1h25	37m	
Marchandises	N° AM35	N° 5390	N° 5391
	3h55	7h05	5h45
			N° 13080
			6h28

- (1) - Déraillement, prise en échappe, amponnement.
 (2) - Donner les indications utiles.
 (3) - Indiquer nature exacte, renseignements sur machine, tonnage, et nombre de véhicules intéressés.
 (4) - Ne fournir que si la charge ou le freinage ont pu avoir une influence sur l'accident.

Pour classement
 le 28-9-1944
 Signature

Renseignements complémentaires

(Constatations faites à l'arrivée sur les lieux. Causes. Conséquences. Avaries constatées au matériel. Position et emplacement du matériel défectueux. Croquis explicatifs le cas échéant. Indiquer les séries et numéros des véhicules déraillés, pour chacun d'eux, les marques REV, LEV, RF, la provenance, la destination, la nature et le poids du chargement ainsi que la tare. Responsabilités. Indiquer à quel service (Exploitation, Voie, Traction) elle incombe et si elle est acceptée. Si l'accident se produit sur un embranchement particulier, indiquer si l'embranchement est ou n'est pas responsable).
Dater et signer (avec indication du grade et du nom de l'auteur du Rapport).

Rensci

ou

Décision.

VII-d-753.10/02

Le train 13080 rame TCO ST Georges de Luzançon - Marvejols ayant quitté Millau à l'heure devait être reçu sur la voie 1/2 à Aguessac.

Béziers, le 25.10.43

DIVISION DE LA TRACTION

Par suite d'une position défectueuse de l'aiguille.

TAMPONNEMENTS D'UN CONVOI ALLEMAND A AGUESSAC, le 3.10.43.

le 5 ce train a été reçu sur la voie 3, voie sur laquelle stationnait une rame TCO de 16 wagons en cours de chargement. Le CE CRISTOL Noël du Dépôt de Béziers n'ayant pu arrêter son convoi suffisamment tôt, cette rame a été tamponnée à 9h02 à hauteur du bâtiment des services divers et il en est résulté:

Le 3.10.43 le train 13080, C.E CRISTOL Noël de Béziers, reçu par erreur sur voie 3 en gare d'Aguessac, tamponnait une rame T.C.O. en cours de chargement sur cette voie. 2 soldats allemands étaient blessés, l'un d'eux décédait - 1 wagon déraillait d'un essieu.

1°) - Le déraillement d'un essieu du wagon Halle 25.550 - 41° de tête du train 13080.

2°) - l'enchevêtrement des tampons AV de ce wagon avec ceux du wagon Kyw 114.860 le précédant.

3°) - La mort du soldat allemand ABDURAMAN Hasanouié né à Petovo-Pétovo en 1911. Ce soldat a eu la tête écrasée par la fermeture brusque, sous le choc, de la porte coulissante du wagon GR 36.275 Kassel, 12° de la rame en cours d'opérations sur voie 3.

4°) - La fracture du bras droit du soldat Allemand Hassan Halix né à Bulatowo en 1909. Ces deux militaires se trouvaient dans le même wagon. Leur secteur Postal est : Feld Post n°57.400.

Le corps du soldat Abdurahman a été emporté par les autorités allemandes.

Le soldat Hassan a été dirigé sur Béziers

5°) - obstruction de la voie principale de 9h02 à 11h05

Le relavage du wagon Halle 25550 a été effectué sans incident entre 9h30 et 10h45 par les soins du CE CARRIERE et de l'ACE DARBAS de la machine de queue assistés de deux agents de la gare.

La voie principale a été dégagée à 11h05.

Le dépôt de Severac qui a procédé au relevage et établi le PV commun 7231 indique que la responsabilité de l'accident incombe : 1° - A la gare d'Aguessac pour position défectueuse de l'aig. 5 nant la voie 3.

En effet, le Règlement des lignes à signalisation simplifiée, prévoit que, en cas de réception des trains sur voie de service, ceux-ci doivent être arrêtés par un signal d'arrêt placé au droit du repère d'entrée.

Cette précaution n'avait pas été prise puis que l'aiguille 5 était restée par oubli, en position déviée.

2° - au CE CRISTOL, pour défaut de vigilance, puis que marchant à vue, il

Avarie Voie : Néant

Avaries matériel:

Wagon Halle 25550 : chassis faussé

Wagon Stuttgart 28024 R 1° de la rame tamponnée :

1 hausse de bout brisée

1 plaque de garde ouverte et faussée.

Du fait de cet accident une importante perturbation s'est manifestée dans la circulation des trains:

Train AM35 - départ 14h35 avec 3h55 de retard

Train 5390 retenu à Millau -arrivé à Aguessac à

11h30 -retard 22m, expédié à 16h47 avec un retard de 7h05.

M en Différents

J'ai vu M en Barrar au sujet de cette affaire avec les précédents
a-jont.

Il y a lieu de demander un complément d'instruction en demandant :
- la distance de véritable sur un 1/2 a partir de l'origine 5.
et la distance d'ont ^{en palon} d'un haier de même nature en partant de la vitesse de 30 km
et en effectuant un voyage d'urgence

Demande également :

- un plan ~~de~~ l'échelle de lieu de l'incident.
- le développement ~~de~~ l'effectif d'agrandissement d'un effectif du diagramme

712

Copie pour les maîtres-lesseurs.

18/11/45

4

La distance d'ont en partant d'anti-fuer au fur
certain 1/2 en partant de la vitesse de 30 km et en
effectuant un voyage d'urgence est elle effectivement
supérieure à 150 mètre.

Il n'y a pas de fait on s'en assure quelque chose de
cela selon en partant ^{de l'origine} des vitesses effectives au moment du voyage
de 30. C'est 30 kilomètres -

Note.

- him "Jesus Christ came to save the world"

~~5/11/10~~

44

ingressare a 400 m a partire da l'esp: 5

Dp 135.08.

Monsieur Barois par monsieur Rabin

Essai d'arrêt de train de marchandises

(M. Thomas)
Dp

Localité	composition du train	Freinage	Vitesse pour laquelle le freinage est réalisé	Machin	Vitesse	Distance d'arrêt
Yvinec	58-599 ^T	"	10	E4134	10 km/h	20 m
Les Aubrais	50-1103 ^T	392 ^T	5	E34	10 km/h	35 m
Estival	58-599-	"	10	E4134	17,5	47 m
Caussade	58 u 599 ^T	"	10	E4134	20	77 m
Les Aubrais	50-1103	392 ^T	5	E34	20	105 m
Sorvilhac	58-599	"	10	E4134	25	115 m
Archev	23-1030	29-349 ^T	5	E73	27,5	129 m
Calvès	58-599	"	10	E4134	30	130 m

Monsieur Barois

Pour la
manipulation
des wagons
à l'arrêt
marchandise
Soyez
4

à mon avis la distance d'arrêt en palier d'un train plein
marchandise, en partant de 30 km/h et en effectuant une serrage
d'urgence est de l'ordre de 150 mètres -

J. S. W. 16 Dec 193

Dp 135.08

Maurice Babin
par Maurice Rion

Gravure à Dp
Ligne en service de Montréal
à Québec
16/11/43
16

Distance d'arrêt, en service courant et en
plein, d'un train freiné au frein continu
marchandise en effectuant un freinage
d'urgence.

(Suite à la lettre Dp 135.08 du 15.11.43)

Les essais en ligne ont donné
les résultats ci-dessous =

Machine	Nombre de wagons et locomotives + machine	Poids frein réalisé	Vitesse effective au moment du serrage	Distance d'arrêt avec frein automatique + frein direct	Temps	Observations
Ligne Vézou Bourges classé en 5 ^{me} (Arrêt)						
141960	48 W 1175 ^T	Train: 378 ^T	30 kmh	151 ^m	29 ["]	(1) Poids frein existait à la formation du train. normale
	M ^w = 139 ^T	M ^w = 83 ^T	20	84	22	
	1314 ^T	(1) 461 ^T	10	40	17	
141960	51 W = 1215 ^T	Train: 126 ^T	30	192	38	(2) Poids frein réduit pour l'essai au minimum réglementaire
	M ^w = 139 ^T	M ^w = 83 ^T	20	116	30	
	1354 ^T	(2) 209 ^T	10	45	22	
Ligne de Brive à Capdenac classé en 1 ^{re} aut.						
140068	15 W = 240 ^T	Train: 96 ^T	30	75	20	(2) Poids frein existait à la formation du train. normale
	M ^w = 106 ^T	M ^w = 71 ^T	20	40	14	
	346 ^T	(3) 167 ^T	10	15	9	

Maurice $\frac{14}{12}$
43

Béziers, le 10 Décembre 1943

VII-d-753.10/02

Monsieur le Chef de la Division
de la Traction

TAMPONNEMENT EN GARE D'AGUESSAC D'UNE RAME T.C.O. PAR LE TRAIN 13080 LE 3.10.43

Suite à votre lettre Dp.135.08 du 15.11.43.

Ci-après, les résultats de quelques arrêts effectués dans des conditions sensiblement comparables à celles du train 13080 du 3.10.

1^{er} essai à Séverac

- a) frein automatique d'urgence employé seul - distance d'arrêt : 110 mètres
- b) frein automatique et direct employés simultanément - distance d'arrêt : 124 m.

2^e essai à Millau

- a) frein automatique employé d'urgence - distance d'arrêt : 134 mètres
- b) frein automatique d'urgence mais après retrait de la ligne de renfort en queue distance d'arrêt 164 mètres.

Le jour de l'incident, la visibilité de la voie 1/2 (et de la voie 3) à partir de l'aiguille 5 était supérieure à 400 mètres.

Ci-joint, également, le croquis et l'agrandissement du diagramme primitivement établi par le dépôt de Séverac ainsi que le diagramme du train.

1^{er} Ingénieur C.A.M.T.

(1 dossier)

En retour à :

1^{er} A.M.T. Béziers

Compte tenu :

- 1^o de ce que le train devint insuffisamment sur l'aiguille 5 aurait dû marquer l'arrêt à cette aiguille et qu'à défaut de présentation d'un signal d'arrêt, le mécanicien devait provoquer l'arrêt, dès qu'il s'est engagé sur cette aiguille ;
- 2^o des distances d'arrêt obtenues au cours des essais ;
- 3^o de la distance de 170^m qui séparait l'aiguille 5 du point du tamponnement ;
- 4^o de la visibilité sur la voie où a eu lieu l'incident (qui était supérieure à 400^m à partir de l'aiguille 5) ;

il y a lieu de faire reprendre l'instruction de cette affaire et de s'adonner de nouvelles conclusions.

Urgent.

Paris, le 16 Mars 1944

Le Chef de la Division de la Traction

approuvé classé sans suite par le parquet (note jointe au dossier)

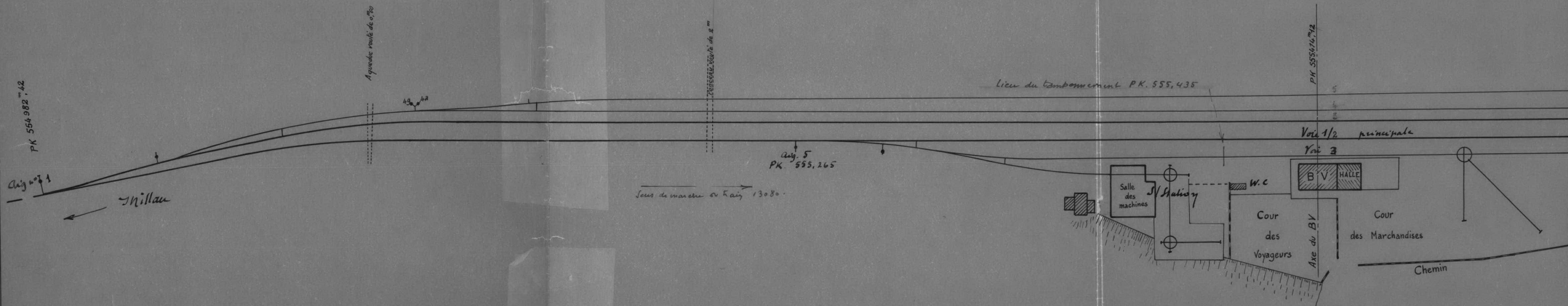
A ne pas exécuter en cours
Revenir à la suite de cette
dernière sans être
(Préciser au dossier)
H. Dupuy
18.12.43

Ligne Béziers Neussargues

AGUESSAC

Echelle 0,001 p.m.

Tamponnement d'une rame T.C.O. en chargement par
l'airail n° 13080, le 3-10-1943.



42.10
42.0

Hoo



300

to acc

200

169,5

300

10

$$1. \bar{I} = 2m f$$

00-7-12.

Dépôt de Sévenac le 14/10/43
Le Chef de Dépôt. Camet

Copie courtier

VR VII-d 753.10/02

du 25-10-43)

A.M.T. BEZIERS

15 NOV 1943

Bj
12-11

TAMPONNEMENT EN GARE D'AGUESSAC D'UNE RAME T.O.C.
PAR LE TRAIN 13.080, le 3-10-43.

Je vous prie de faire procéder pour cette affaire, à un complément d'instruction en vue de déterminer:

- 1°- la distance de visibilité sur voie 1/2 à partir de l'aiguille 5;
- 2°- la distance d'arrêt en palier d'un train de même nature en partant de la vitesse de 30 kmh et en effectuant un serrage d'urgence.

Par ailleurs, il y aura lieu de joindre à votre réponse un plan à l'échelle des lieux de l'incident et l'agrandissement, déjà effectué, du diagramme *ainsi que le diagramme lui-même.*

Pressé

LE CHEF DE LA DIVISION
DE LA TRACTION

Signé: RIGOU

Copie pour MM. SWIRCICKI-LAURENS

La distance d'arrêt en palier d'un train freiné au frein continu marchandises en partant de la vitesse de 30 kmh et en effectuant un serrage d'urgence est-elle effectivement supérieure à 150 m.

Je vous prie de faire, en service courant, quelques essais de cette nature en partant successivement des vitesses effectives au moment du serrage de 10, 20 et 30 kmh.

Copie pour D1

Paris, le 15 novembre 1943

LE CHEF DE LA DIVISION
DE LA TRACTION

Signé: RIGOU



RÉGION 8.0
SERVICE N.T

DEMANDE D'EXPLICATIONS ÉCRITES

7 P. I

O/E 35962 - Français - 4-42

Perzies 13.10-1943.

M

Nom, prénoms

Cristol Noël - C-

N° Caisse de Ret.

272097

Grade, Établissement, Arrond^t

PERRE Depot Perzies

Tran 18080 du 3.10.43. - N° E. 4385 - Tamponnement

a. Arguesdau -

Saches connaître : Les dispositions que vous avez prises pour assurer la marche à vue.

A quel moment vous avez aperçu la rampe en chargement.

A quel moment vous vous êtes rendu compte que vous étiez dérangé sur cette rampe.

A quel moment vous avez pu la rampe pour vous arrêter et quels moyens vous avez employés pour cela - Réponse point par point.

Date et signature du Chef d'Établissement

Le Chef de Dépôt principal

2

Étant parti de signaux d'arrêt à l'éiguille et ayant constaté que la voie sur laquelle j'étais venu était libre je me proposais de faire mon arrêt normal en gare, je marchais à la vitesse autorisée de 30 km. indication donnée par l'éiguille de l'enregistrement au moment où j'abandonnais l'éiguille. Vitesse que j'avais réglée avec le bras modérateur de la machine. L'éiguille s'est arrêtée en partie dans l'ombre et parti une fois que j'ai vu qu'elle était en mauvaise position et non connectée à quelques mètres seulement devant de l'attente, immédiatement je suis d'urgence à l'automatique et au modérateur et j'ai essayé de faire passer les soldats qui effectuaient un chargement sur cette voie, malgré tous mes efforts pour arrêter le convoi le rail étant mouillé et rouillé sur cette partie de voie la machine s'est essayée et je n'ai pu éviter à chose qui a fait cela s'est produit à l'éiguille.

Date et signature de l'agent

Perzies le 19 Octobre 1943

3

EXPOSÉ SUCCINCT DE LA DEMANDE

RÉPONSE DE L'AGENT



RÉGION S.O.

SERVICE M.T.

DEMANDE D'EXPLICATIONS ÉCRITES

O/E 35962 - Français - 4-42

Beziers, le 7 octobre 1943

M

Nom, prénoms CRISTOL Noël - C-

N° Caisse de Ret. 272097

Grade, Établissement, Arrond^t ELCRE DEPOT de BEZIERS.

EXPOSÉ SUCCINCT DE LA DEMANDE

Le 3.10.43 vous assuriez la conduite du train 13080 St Georges de Lugançon à Narbonne avec la locomotive F4235. A la rentrée en gare d'Agassac, par suite d'une position défectueuse de l'aiguille 5 de cette gare, votre convoi a été reçu sur la voie 3 et a tamponné une rame en chargement dont le premier wagon se trouvait à 169^m 50 de l'aiguille 5. L'examen du diagramme fait ressortir que l'aiguille d'entrée en gare a été franchie à la vitesse de 31 km/h pour 30 km/h autorisée. Observant la marche à vue depuis le chevron d'entrée en gare, vous auriez dû vous apercevoir de la position incorrecte de l'aiguille 5 et l'aborder et agir immédiatement en conséquence. Vous êtes invité à fournir ci-dessous vos explications sur les faits relatés ci-dessus.

LE CHEF DE DEPOT

Date et signature du Chef d'Établissement

2

c.c.b. = Le Chef de Depot

Les chiffres ci-dessus ne me permettant pas exacte
je demande à assister a une enquête sur les lieux

Votée devant le Comité

Date et signature de l'agent

Beziers le 13 Octobre 1943

3

RÉPONSE DE L'AGENT

Procès-Verbal commun

des constatations faites lors du tamponnement d'une rame
T.C.O. en cours de chargement en gare d'Aguessac
par le train spécial 13.080 du 3-10-43

(Exécution de l'article 1^{er} de l'Instruction de Service 363.2601.4448. S.O.)

Voies principales obstruées ^(A) non obstruées ^(A).

N° de N° 7231

10000 ex. 1016. Imp. Genet. 40/E. 24819-2-42.

Date et heure de l'incident

Lieu de l'incident

(Gare, P.K. et Section)

Numéro et nature du train

Numéro de la machine et

nom du mécanicien

Nom du Chef de train

Nom des autres agents du train

Nature exacte de l'incident

~~XXXX~~ 3-10-43 à 9h02

gare d'Aguessac sur voie 3

P.K. 555.435

Spécial 13080

Titulaire : loco 4235 - CE CRISTOL Noël de Béziers

Renfort : loco 4229 - CE CARRIERE Roger - ACE DARBAS de Béziers

NOURIGAT Prosper de Séverac

GRAS Georges conducteur de Béziers

Tamponnement d'une rame T.C.O. en cours de chargement.

Constatations faites et, s'il y a lieu, témoignages intéressants.

Déraillement de l'essieu AV du wagon Allemand 25.550 Halle, du train 13.080, placé 41° de tête
Tampons AV de ce wagon enchevêtrés avec les tampons AR du wagon Ky 114860.

Un soldat allemand tué dans le wagon couvert 4936275 ^{ramel}
de la rame T.C.O. : Ecrasement de la tête par suite de la fermeture intempestive de la porte coulissante.
Un soldat allemand bras droit fracturé.

Causes et responsabilités.

(Position défectueuse de l'aiguille 5 donnant accès à la voie de service N°3 sur laquelle s'opèrait le chargement - Service de l'Exploitation responsable de ce fait.

(Défaut de vigilance du CE qui, marchant à vue depuis le chevron d'entrée en gare, aurait dû s'apercevoir de la mauvaise position de l'aiguille N°5.

Agent représentant
le Service de l'Exploitation.
(Visa et Qualité).

L'Inspecteur de l'Exploitation,

Aguessac 3, le 3-10-43 19.
Agent représentant
le Service de la Voie et des Bâtiments
(Visa et Qualité).

Agent représentant
le Service du Matériel et de la Traction,
(Visa et Qualité).

Le chef de Dépôt,

(^A) Biffer les indications inutiles.

Béziers, le 14 Mars 1944

VII-d-
I35.08

Monsieur le Chef du Service du
Matériel et de la Traction
(Division de la Traction)

TAMPONNEMENT A AGUESSAC LE 3.10.43.

Suite à votre lettre Dp.I35.08 du 3.3.44 et à ma
réponse VII-d-I35.08 du 9.3.44. relatives à l'action
judiciaire ouverte à la suite du tamponnement en gare
d'Aguessac, d'une rame T.C.O. par le train I3080 le
3.10.43.

Le Service de l'Exploitation vient de m'informer
que cette affaire qui avait tout d'abord été classée
sans suite par le Parquet de Millau est appelée devant
le Tribunal Correctionnel de Millau, le 17 mars courant

Seul, le Chef de Gare d'Aguessac serait inculpé.

1^{er} Ingénieur C.A.M.T.

15 MARS 1944
[Signature]
à l'attention de M^r Barois
affaire classée sans suite en ce
qui concerne la Traction.

15. 3. 44
[Signature]

[Signature]
assisté
communiqué
ou par écrit

Vu
12/3

Pg/JF

Béziers, le 9 Mars 1944

VII-d-135.08 Monsieur le Chef du Service M.T.
(Division de la Traction)

Suite à votre lettre Dp 135.08 du
3.3.44, relative à l'action judiciaire
ouverte à la suite du tamponnement, en gare
d'Aguessac, d'une rame T.C.O. par le train
13080 le 3.10.43.

J'ai l'honneur de vous faire connaître
que, d'après les renseignements fournis par
le Service de l'Exploitation de Béziers qui
en a avisé son service régional, le Parquet
de Millau a classé cette affaire sans suite.

L'INGENIEUR C.A.M.T.

M. Ehamas

a titre d'information

14.3.44

M. Ehamas

Classé

Paris

13.3.44

pie courriel

Paris, le
41, Bd de la Gare

20 DEC 1943

G.G.
20.12

Dp 753.10

Monsieur MECHE
Inspecteur des Transports de la Région
du Sud-Ouest
en gare de PARIS-ORSAY

EXPÉDIE le
20 DEC 1943
Division de la Traction

- Tamponnement en 3 octobre 1943 en gare d'Aguessac -

-(Votre lettre n° 391 du 16 décembre courant)

Ci-après les déclarations du conducteur électricien CRISTOL du dépôt de Béziers qui conduisait le 3 octobre dernier, la locomotive électrique de tête du train 13080 qui a tamponné une rame TCO en cours de chargement sur voie 3 de la gare d'Aguessac :

"N'ayant pas de signal d'arrêt à l'aiguille 1 et ayant constaté que la voie 1 sur laquelle j'étais reçu était libre, je me préparais à faire mon arrêt normal en gare, je marchais à la vitesse autorisée de 30 Km, indication donnée par l'aiguille de l'enregistreur au moment où j'aborda l'aiguille 1, vitesse que j'avais réglée avec le frein modérable de la machine. L'aiguille 3 étant en partie dans l'ombre et partie au soleil, je me suis aperçu qu'elle était en mauvaise position et non couverte à quelques mètres seulement avant de l'atteindre. Immédiatement, je freinais d'urgence à l'automatique et au modérable et sifflais au frein et longuement pour prévenir les soldats qui effectuaient un chargement sur cette voie. Malgré tous mes efforts pour arrêter le convoi le rail étant mouillé et rouillé sur cette partie de voie, la machine s'est enrayée et je n'ai pu éviter le choc qui malgré cela s'est produit à faible vitesse".

Je relève que cet agent vous paraît responsable, dans une certaine mesure, pour inobservation de la voie parcourue.

Tel n'est pas mon avis.

Le train 13080 devait être reçu normalement sur voie 1/2 de la gare d'Aguessac; au lieu de cela, il a été reçu intempestivement sur voie 3 où stationnait une rame TCO, d'où tamponnement.

Sans doute, le règlement fait-il obligation au mécanicien de marcher à vue "depuis le repère d'entrée jusqu'à son point normal d'arrêt en gare" (art. 3 de l'Instruction Générale de Sécurité N° 4) mais, bien évidemment, la marche à vue qui impose au mécanicien l'obligation d'avancer avec prudence de manière à pouvoir s'arrêter avant un obstacle, une queue de train ou un signal d'arrêt, l'autorise à régler sa vitesse compte tenu de la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, ainsi que cela résulte de la définition de la marche à vue. On marche à vue sur la voie que l'on parcourt; la marche à vue sur une voie différente implique une autre marche. Si on change brusquement la voie d'un train à l'insu du mécanicien, ce dernier ne peut être rendu responsable d'inobservation de la marche à vue sur la nouvelle voie qu'on lui fait suivre intempestivement. C'est ce qui s'est passé à Aguessac le 3.10.43.

Le conducteur électricien CRISTOL, n'a pas manqué d'observer la voie parcourue car après avoir abordé l'aiguille 5 à la vitesse réglementaire de 30 Km/h, il freina d'urgence aussitôt qu'il vit sa machine engagée sur la voie 3 occupée par une rame T.C.O.

LE CHEF DE LA DIVISION
DE LA TRACTION
Signé: BAROIS

COPIE pour Da - D1 - 7° AMT

EXPÉDIE
20 DEC 1943
Division

Paris, le 20 DEC 1943
41, Bd de la Gare

G.G.
20.12

Dp 753.10

Monsieur MECHE
Inspecteur des Transports de la Région
du Sud-Ouest
en gare de PARIS-ORSAY

- Tamponnement en 3 octobre 1943 en gare d'Aguessac -

-(Votre lettre n° 391 du 16 décembre courant)

Ci-après les déclarations du conducteur électricien CRISTOL du dépôt de Béziers qui conduisait le 3 octobre dernier, la locomotive électrique de tête du train 13080 qui a tamponné une rame TCO en cours de chargement sur voie 3 de la gare d'Aguessac :

"N'ayant pas de signal d'arrêt à l'aiguille 1 et ayant constaté que la voie 1 sur laquelle j'étais reçu était libre, je me préparais à faire mon arrêt normal en gare, je marchais à la vitesse autorisée de 30 Km, indication donnée par l'aiguille de l'enregistreur au moment où j'abordais l'aiguille 1, vitesse que j'avais réglée avec le frein modérable de la machine. L'aiguille 3 étant en partie dans l'ombre et partie au soleil, je me suis aperçu qu'elle était en mauvaise position et non couverte à quelques mètres seulement avant de l'atteindre. Immédiatement, je freinais d'urgence à l'automatique et au modérable et sifflai au frein et longuement pour prévenir les soldats qui effectuaient un chargement sur cette voie. Malgré tous mes efforts pour arrêter le convoi le rail étant mouillé et rouillé sur cette partie de voie, la machine s'est enrayée et je n'ai pu éviter le choc qui malgré cela s'est produit à faible vitesse".

Je relève que cet agent vous paraît responsable, dans une certaine mesure, pour inobservation de la voie parcourue.

Tel n'est pas mon avis.

Le train 13080 devait être reçu normalement sur voie 1/2 de la gare d'Aguessac; au lieu de cela, il a été reçu intempestivement sur voie 3 où stationnait une rame TCO, d'où tamponnement.

Sans doute, le règlement fait-il obligation au mécanicien de marcher à vue "depuis le repère d'entrée jusqu'à son point normal d'arrêt en gare" (art. 3 de l'Instruction Générale de Sécurité N° 4) mais, bien évidemment, la marche à vue qui impose au mécanicien l'obligation d'avancer avec prudence de manière à pouvoir s'arrêter avant un obstacle, une queue de train ou un signal d'arrêt, l'autorise à régler sa vitesse compte tenu de la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, ainsi que cela résulte de la définition de la marche à vue. On marche à vue sur la voie que l'on parcourt; la marche à vue sur une voie différente implique une autre marche. Si on change brusquement la voie d'un train à l'insu du mécanicien, ce dernier ne peut être rendu responsable d'inobservation de la marche à vue sur la nouvelle voie qu'on lui fait suivre intempestivement. C'est ce qui s'est passé à Aguessac le 3.10.43.

Le conducteur électricien CRISTOL, n'a pas manqué d'observer la voie parcourue car après avoir abordé l'aiguille 5 à la vitesse réglementaire de 30 Km/h, il freina d'urgence aussitôt qu'il vit sa machine engagée sur la voie 3 occupée par une rame T.C.O.

LE CHEF DE LA DIVISION
DE LA TRACTION

Signé: BAROIS

COPIE pour Du - D1 - 7° AMT

980

URGENT

SECRÉTARIAT D'ÉTAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, Orsay, le 16 Décembre 1943

Direction
des
Chemins de fer

Service Technique

Inspection des Transports
(Exploitation)

Région du Sud-Ouest
de la S.N.C.F.

L'Inspecteur des Transports: Mèche
de la Région du Sud-Ouest, en gare de Paris-Orsay
agissant en sa qualité d'Officier de Police Judiciaire
à Monsieur

l'Ingénieur en Chef
Chef de la Division de la Traction
41, Boulevard de la Gare
PARIS.

N° 391

Objet:

Ligne
de
Neussargues à Béziers

Tamponnement
du 3 Octobre 1943
en gare d'Aguessac

I mort - I blessé
(tous deux
militaires allemands)

Enquête judiciaire.

Le Procureur de la République à Millau m'a
demandé d'urgence mon Avis Judiciaire dans l'affaire
mentionnée ci-contre. Je me dispose à lui donner
satisfaction.

J'ai en conséquence l'honneur de vous prier de
vouloir bien me faire connaître la déclaration qu'a
pu faire le mécanicien Cristol, du dépôt de Séverac,
conduisant le loco du train 13080 tamponneur, qui
paraît responsable dans une certaine mesure, pour
inobservation de la voie parcourue (Règlement des
mécaniciens), - étant entendu que la responsabilité
principale incombe à la gare.

Je vous serai reconnaissant de me faire parvenir
votre réponse dans un délai aussi court qu'il vous
sera possible et je vous en adresse mes remerciements.

L'INSPECTEUR DES TRANSPORTS,

Le 3.1 0.43 n° 109

P.R.I. 10 h.20

P.T.I. 10 h.30

R.Y. de Béziers et Lévérac du 3-10-43
mult. Béziers
R^t 11555 110

P.C. Béziers à P.R.I.

Ligne Béziers - Neussargues

Ce jour à 9 h.00 en gare d'Aguessac le train 13080 ayant été reçu par erreur sur voie 3 (voie de quai) a tamponné une rame militaire en cours de chargement - 1 soldat allemand a été tué - 1 wagon vide du 13080 a déraillé obstruant la voie principale. Les A.A. ont arrêté le CE et le chef de train du 13080

MM. LE DIRECTEUR, DUBEDOUT, GIRETTE, CARDON, LEBOULLEUX, GILMAIRE, BAROIS, QUERON, RICH, LARDEAU, LABAT, LOHIER, DUMONT, MARTY, DUBOIS, LE MASNE, GODILLON - Mouva 1 - Mouva. 2 - Mouva. 6 (P. 71) Div. cale 8 - Médecin chef - dossier (2)

3.10.43 n° 189

P.R.I. 10 h.20

P.C.I. 10 h.30

MINISTRE ET TRACT

REC

3 OCT. 1943

SECRETARIAT

3 OCT 1943

MINISTRE ET TRACT

P.C. Béziers à P. SECRETARIAT
Ligne Béziers - Neussargues

Ce jour à 9 h.00 en gare d'Aguessac le train 13080 ayant été reçu par erreur sur voie 3 (voie de quai) a tamponné une rame militaire en cours de chargement - 1 soldat allemand a été tué - 1 wagon vide du 13080 a déraillé obstruant la voie principale. Les A.A. ont arrêté le CE et le chef de train du 13080

MM. LE DIRECTEUR, DUBEDOUT, GIRETTE, CARDON, LEBoulLEUX, GILMAIRE,
BAROIS, QUERON, RION, LARDEAU, LABAT, LOHIER, DUMONT, MARTY, DUBOIS,
LE MASNE, GODILLON - Mouv. 1 - Mouv. 2 - Mouv. 6 (P. 71) - Div. Cale 8 -
Médecin chef - dossier (2)

Tractuz 11^h10

Le 3.10.43 no 169

P.H.I. 12 h.43

Beziers - P.H.I.

Accident d'Agence

Relèvement et dégagement de la voie principale effectuée
à 10 h.30 - Circulation normale reprise aussitôt.



M. LE DIRECTEUR, DUBEDOUT, GIBLIER, CARDON, LEBOUTTEUX, GILMAIRE,
BAROIS, GUERON, RICH, LARDEAU, LABAT, LOHIER, DUMONT, MARLY, DUBOIS,
LE MASNE, GODITON - Nouv. 1 - Nouv. 2 - Nouv. 6 (P. 71) - Div. Gel 8
Médecin Che - dossier (2)

3 OCT 1943

M. J. J. J.

Le 4 octobre 1943

P.C. Béziers - P.R.I.

Ligne Béziers Neussargues.

Suite à votre message d'hier relatif à réception à Aguessac sur voie occupée par suite erreur d'aligement du train 13080, suivi du tamponnement d'une rame militaire en chargement. Le conducteur électrisé et le chef du train 13080 qui auraient été arrêtés par les autorités allemandes ont été relâchés le 3 octobre dans l'après-midi.

M. le Directeur, M.M. Dubedout, Girarte, Gerdon, Leboulloux, Allmaire, Barois, Querou, Rion, Labat, Lohier, Dumont, Marty, Dubois, Rouvenant 1, 2, 6 (porte 11) dossier 3 = 20 ex.

196

M. L. Lazard

Le 4 Octobre 1943

P.C. Béziers - P.R.I.

Ligne Béziers Neussargues

D
M
P
Suite à votre message d'hier relatif à réception à Aguessac sur voie occupée par suite d'erreur d'aiguillage du train 13080, suivi du tamponnement d'une rame militaire en chargement. Le conducteur électricien et le chef du train 13080 qui auraient été arrêtés par les autorités allemandes ont été relâchés le 3 octobre dans l'après-midi.

M. le Directeur, M.M. Dubedout; Giretto, Cardon, Leboulleux, Gilmaire, Barois, Quéron, Riou, Labat, Lohier, Dumont, Marty, Dubois, Mouvement 1, 2, 5 (porte 71) Dossier 3 - 20 ex.



M.T. 16.46

13.080 Ed St. Agues TPD 300'A Aguessac Temporement
 à Sro.-E 4835 Bss CR. titulaire dit : j'ai temporement
 titulaire.- né en gare d'Aguessac une rumeur
 Cristol N. 488106 Bss en formation. Cet incident est
 titulaire.- du à une erreur d'aiguillage.
 E 4835 de Bss renfort j'étais en marche à vue et
 CARRIERS R. 488.084 l'aiguille non protégée. Je
 Bss renfort.- n'ai pu remplir aucune formalité
 CCH. DRIGNONNE(av) réglementaire du fait que j'ai
 CR. 473 473 t CR. 60 été de suite arrêté par les
 Soldats Allemands.- Nous avons

DEPOT DE SEVERAC
 - 3 OCTO 1943

été remis en liberté vers
 11.h30 par le commissaire
 Allemand après que celui-ci
 a reconnu que nous n'étions
 pas en cause.- CR. de renfort dit
 : j'ai arrêté le wagon CR. 483
 dérailé avec l'aide de l'AGM.
 BARRIS et le conducteur de
 service du service de l'exploita-
 tion CRAS en utilisant le ver-
 rin de la machine. Le déraille-
 ment était situé sur voie
 principale en avant de la gare
 d'Aguessac et était consécutif
 au temporement. Dépôt : Le
 CR. Cristol qui conduisait le
 train se trouvait dans la cabi-
 ne de conduite AV. sans de la
 marche. Les explications de cet
 agent seront jointes au 13.858
 établi par le Dépôt de Séverac
 Les ST. sont adressés au bureau
 des primes et seront joints
 au prochain courrier des leur
 retour.- RT pour les deux CR.
 13.858 TPD 300' Copie à Dépôt
 de Séverac.- Le diagramme de
 la machine E 4835 a été retiré
 par le dépôt de Séverac.-
 Copie à Division Traction

Avi de L. R. G.
 2 Avril 1945
 du dépôt de Séverac
 auquel sera joint le
 PV 7.1.1.

3-10-43

7°

Wagon 25550 de la voie 1/2 à Aguessac + 8 Beau
 Wagon 25550 de la voie 1/2 à Aguessac +15
 Wagon 25550 de la voie 1/2 à Aguessac +11

Le train 13.080, devait être reçu sur la voie 1/2 à Aguessac. Par suite d'une position défectueuse de l'aiguille 5 ce train a été reçu voie 3, voie sur laquelle se trouvait une rame T.C.O. de 18 wagons en cours de chargement. Celle-ci a été tamponnée et il en est résulté :

1 3 Tr 13080 de St
 2 10 Georges de Luzen-
 gon à Marvejols
 Loco titulaire:
 4235, CE CRISTOL
 No 51 de Béziers-
 Renfort: E 4229
 CE CARRIERE Roger
 ACE DARSAS du D.
 de Béziers-
 Rame T.C.O. 48 W,
 472T.
 OCE DAIXONNE

Le train 13.080, devait être reçu sur la voie 1/2 à Aguessac. Par suite d'une position défectueuse de l'aiguille 5 ce train a été reçu voie 3, voie sur laquelle se trouvait une rame T.C.O. de 18 wagons en cours de chargement. Celle-ci a été tamponnée et il en est résulté :

- 1°) Le déraillement d'un essieu du wagon Halle 25550 41° de tête du train 13080
- 2°) L'enchevêtrement des tampons AV de ce wagon avec ceux du wagon Ky w114.860 le précédent.
- 3°) La mort d'un soldat allemand qui a eu la tête écrasée par la brusque fermeture, sous le choc, de la porte coulissante du wagon GR 36.275 Kassel 12° de la rame en cours d'opération sur voie 3, dans lequel il se trouvait.
- 4°) la fracture du bras droit d'un autre soldat allemand qui se trouvait également dans le même wagon
- 5°) L'obstruction de la voie principale entre 9h,02 et 11h,05

Le relevage du wagon Halle 25550 a été effectué sans incident entre 9h30 et 10h45 par le CE CARRIERE et l'ACE DARSAS de la machine de queue assistés de deux agents Exploitation Voie principale libérée à 11h,05.

Avarie voie: Néant

Avarie matériel: Wagon Halle : chassis faussé

Wagon Stuttgart 28024R 1^{er} coté
Millau de la rame tamponnée - Une
hausse de bout brisée, 1 plaque de
garde faussée

Du fait de cet incident une pertur-
bation importante s'est manifestée
dans la circulation des trains
Le service de l'Exploitation est
responsable de la mauvaise position
de l'aiguille N°5.

Le CE CRISTOL Noël du dépôt de
Béziers a également une part de
responsabilité : marchant à vue
depuis le chevron d'entrée en gare
situé à 452m du point de tamponnement
il aurait dû s'apercevoir de la po-
sition défectueuse de l'aiguille
précitée. En outre, celle-ci située

à 169m, 50 de la rame tamponnée il
semble que l'accident eût été évité
si les freins avaient été actionnés
dès l'engagement de l'aiguille con-
sidérée. Il a manqué de vigilance.

Par ailleurs l'examen du diagramme
a fait ressortir que la vitesse du
train 13080 était de 34 km sur l'ai-
guille d'entrée en gare pour 30 au-
torisé, et de 30 sur l'aiguille 5.

Le dépôt de Béziers fournira les
explications écrites de cet agent.

Un rapport 12555 auquel seront joints
les diagrammes des deux machines
4235 et 4229 sera établi. Nous

adresserons par un prochain courrier
le P.V des constatations communes.

Copie au dépôt de Béziers, à M. DEI-
KOMAN CCE, à M. L'Inspecteur de l'Ex-
ploitation à Millau et à la Division
de la traction.

durieux
1455

Renseignements complémentaires

Renvoi
ou
Décision

Train 2432 arrivée 11h30 avec 22m de retard-expédié à 12h34 avec 1h15 de retard.

Train 5391 arrivé à Séverac avec 1h24 reparti avec 3h23, arrivé à Engayresque à 14h48 avec 3h16 a été expédié de cette gare à 17h25 avec un retard de 5h45.

Train 2401 retenu 37m à Engayresque pour attendre tr 2432.

Train 8639 passé à 14h58 /15h06

Train 13080 arrivé à 9h02 départ 15h30 avec 6h28 de retard.

Dès l'accident les autorités Allemandes placèrent sous leur garde le CE CRISTOL et le Chef de train NOURIGAT de Séverac du train tamponneur. Après avoir subi un long interrogatoire ils ont été autorisés à revenir sur la machine 4225 poursuivre leur service.

Ils interrogèrent également longuement le Chef de la gare d'Aguessac responsable de la position défectueuse de l'aiguille n°5.

A 14h30 ils donnèrent lecture de leur déposition écrite en Allemand, aux trois agents ci-dessus, par l'intermédiaire d'un interprète. Ceux-ci furent invités à signer cette déposition. M. Le commissaire de la police Allemande déclaré pour terminer: " Vous êtes pour cette fois, tous pardonnés, mais ne recommencez pas"

CAUSES et RESPONSABILITES

1°) - L'aiguille n°5 qui normalement devait donner la direction de la voie principale 1/2 avait été placée dans la position d'accès à la voie 3 par le Chef de gare d'Aguessac pour un mouvement précédent et laissée, par oubli, dans cette position. Cet agent est le principal responsable de l'accident.

2°) - Le CE CRISTOL Noël a une part de responsabilité marchant à vue depuis le chevron d'entrée en gare situé à 452m50 du point de tamponnement et à 283m de l'aiguille 5 il aurait du s'apercevoir de la position défectueuse de celle-ci. En outre cette dernière distante de 189m5 de la rame tamponnée il semble que l'accident ait été évité si les freins avaient été actionnés dès l'engagement de l'aiguille considérée. Aucun obstacle n'empêchait d'observer la position de l'aiguille n°5 dont la distance de très bonne visibilité est de 180m environ. Il a manqué de vigilance.

L'examen de l'agrandissement du diagramme (document ci-joint) a permis de déterminer les points suivants:

1°) - Vitesse sur l'aiguille n°1 d'entrée en gare: 34km/h pour 30 autorisés.

2°) - Vitesse sur l'aiguille n°5 : 30km/h

3°) - Distance parcourue entre le coup de frein et le tamponnement : 135m66

aurait du s'apercevoir de la position de l'aiguille 5.

Le rapport I2555 de Séverac fait également valoir que le C.E. n'a freiné que 33m après franchissement de l'aiguille.

Dans ses explications le CE CRISTOL indique que compte tenu de la visibilité de la voie I sur laquelle il devait être normalement reçu, la vitesse de 30 km/h n'était pas excessive et permettait le arrêt dans des conditions normales. Il a aperçu l'aiguille en position déviée quelques mètres avant de l'aborder et a pris ses dispositions pour arrêter aussitôt le convoi.

Le choc s'est produit à très faible vitesse.

Les explications sont à retenir.

En effet, le relevé agrandi du diagramme établi par le Dt de Séverac indique que le freinage a commencé 33m84 après l'aiguille 5 et que l'arrêt a été obtenu sur 135m66. Mais, outre que cette précision est illusoire, il n'est pas tenu compte du décalage important entre le coup de frein et le freinage effectif du train dans le freinage marchandises. Pratiquement, le 1er coup de frein a certainement été donné par le CE avant d'aborder l'aiguille 5.

Par ailleurs, le Dt de Séverac fait état de ce que la visibilité de l'aiguille 5 est très bonne à 180 mètres.

Mais, il est excessif de demander à un CE de deceler à cette distance la position d'une aiguille qui n'est munie d'aucun appareil indicateur.

Division 10 la Tr Rensoi
ou
Decision

Transmis au D^r de B
pour les explications
84 du CE Cristol
Beziers le 8-10-43

L'Ingénieur C.A.M.
Pareico

Compte tenu du profil (palier) et de la visibilité, la vitesse réalisée permettait au C.E. de s'arrêter facilement à son point normal d'arrêt en gare sur la voie directe. Il n'est donc pas à rechercher en ce qui concerne l'observation de la marche à vue ni en ce qui concerne le tamponnement.

Pour ce motif, je lui inflige un B.A.I + 35f

Le relevage du wagon déraillé ayant été effectué par les soins du CE
CARRIÈRE et de l'A.C.E. DARBAS, je propose qu'il leur soit attribué la prime habituelle
de 50f et 30f.

Ci-joint, les explications du CE. CRISTOL et PV.723I

1. Ingénieur C.A.M.T.

→ D'accord sur l'ensemble
et notamment pour "A"
Mo. 3. HHH

Cité à Berfiers le 19 Mars 1944
pour prendre connaissance de la décision
et donner suite rapidement.

En retour après nécessaire fait

Revis 123-3-44

14h20 196

Le 4 Octobre 1943

mill Logard
P.C. Béziers - P.R.I.

Ligne Béziers Neussargues.

Suite à votre message d'hier relatif à réception à Aguessac sur voie occupée par suite erreur d'aiguillage du train 13080, suivi du tamponnement d'une rame militaire en chargement. Le conducteur électricien et le chef du train 13080 qui auraient été arrêtés par les autorités allemandes ont été relâchés le 3 octobre dans l'après-midi.

M. le Directeur , M.M. Dubedout, Girette, Cardon, Leboulleux, Gilmaire, Barois, Quéron, Riou, Labat, Lohier, Dument, Marty, Dubois, Mouvement 1, 2, 6 (porte 71) dossier 3 - 20 ex.

Fu
4.10.43
lin
OW

g: ⁴⁶
R
+
m
/

RAPPORTS JOURNALIERS

DU 19 DECEMBRE 1948

h
/