

131

A

Détaillement du train Montluçon-Paris

(s) CD 7. 5.40 27 II

Détaillement du train Montluçon-Paris

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 7 mai 1940

QU. II - Comptes rendus hebdomadaires

Déraillement du train Montluçon-Paris

(s) p. 27

M. BERTHELOT

En ce qui concerne la circulation, la semaine a été marquée par la crue du Cher.

Des pluies très abondantes dans tout le bassin du Cher ont provoqué des inondations. Dès le vendredi 3, nous avons constaté des interruptions de voies sur la ligne de Montluçon à Commeny et aux environs de la Gueroche. Mais un grave accident s'est produit, dans la nuit du vendredi au samedi. Le train 426, Montluçon-Paris, a déraillé à 80 km à l'heure, vers 1 heure du matin, sur un pont entre Vailon et Urçay. Ce pont s'est effondré au passage du train, la machine s'est couchée 20 mètres après le passage du pont, une rupture d'attelage s'est produite entre la 3ème et la 4ème voiture, provoquant un enchevêtrement des voitures 4, 5 et 6. Le bilan de l'accident se chiffre actuellement par 33 morts et 25 blessés hospitalisés à Bourges.

Quelles sont les causes de cet accident ? Tout d'abord, il semble qu'aucune faute ne puisse être relevée à l'égard, soit des ingénieurs qui ont construit la ligne - ceci pour répondre à une observation faite au cours d'une visite sur place par le contrôle -, soit à l'égard du personnel d'entretien de la S.N.C.F.

En effet, pendant toute la journée de vendredi, et en raison des menaces d'inondation, des rondes ont été faites le long des lignes, des instructions précises ont été données par le Chef d'Arrondissement de Montluçon qui était sur place, et de précaution commandées par la situation toutes les mesures ont été prises. C'est ainsi qu'une ronde

avait été faite par un cantonnier, dont la maison de garde est à quelques centaines de mètres du lieu de l'accident. Cet agent n'avait rien signalé d'anormal, sinon qu'à son passage à niveau, l'eau commençait à passer par dessus la voie et à entraîner le ballast ; mais cette situation n'avait rien d'inquiétant. Par ailleurs, un cantonnier, rentrant à son domicile, est passé 1/2 heure avant l'accident sous le pont, cause de l'accident, et n'a rien constaté d'anormal.

Qu'est-il arrivé entre le moment où ce cantonnier est passé et l'heure où l'accident s'est produit ?

Les enquêteurs s'efforcent de préciser très exactement les heures auxquelles ont été faites ces constatations, mais nous avons rassemblé suffisamment de renseignements pour pouvoir expliquer, avec quelques raisons de certitude, les causes de cet accident. Deux ouvrages sont situés dans la région en amont du pont sur lequel s'est produit l'accident. Ce pont de 14 mètres d'ouverture passe sur une rivière qui reçoit un ruisseau à proximité immédiate. Ce ruisseau descend des collines environnantes et traverse successivement un petit chemin et un chemin vicinal. On suppose que quelques instants avant l'accident, uneaverse locale extrêmement abondante s'est produite. Les eaux se sont alors accumulées dans le ruisseau, ont emporté successivement les deux ponts qui descendaient le petit chemin et le chemin vicinal, et se sont déversées en torrent vers le pont, au lieu de se diriger vers la rivière, reprenant, en définitive, l'ancien lit du ruisseau qu'on avait détourné au moment de la construction de la ligne.

Le batardeau a été emporté et un flot puissant est arrivé sur l'ouvrage. Il a entraîné le remblai qui est en sable sec du Cher et non en sable argileux, de sorte que la voie a été décaissée. On peut donc supposer que la machine est arrivée sur une voie un peu folle dont les traverses ne reposaient plus sur le ballast. Elle a déraillé, s'est couchée, tandis qu'une rupture d'attelage provoquait le telescopage.

Était-il possible d'éviter l'accident si la voie avait été

n'avait rien signalé d'anormal, sinon qu'à son passage à niveau, l'eau commençait à passer par dessus la voie et à entraîner le ballast ; mais cette situation n'avait rien d'inquiétant. Par ailleurs, un cantonnier, rentrant à son domicile, est passé 1/2 heure avant l'accident sous le pont, cause de l'accident, et n'a rien constaté d'anormal.

Qu'est-il arrivé entre le moment où ce cantonnier est passé et l'heure où l'accident s'est produit ?

Les enquêteurs s'efforçant de préciser très exactement les heures auxquelles ont été faites ces constatations, mais nous avons rassemblé suffisamment de renseignements pour pouvoir expliquer, avec quelques raisons de certitude, les causes de cet accident. Deux ouvrages sont situés dans la région en amont du pont sur lequel s'est produit l'accident. Ce pont de 14 mètres d'ouverture passe sur une rivière qui reçoit un ruisseau à proximité immédiate. Ce ruisseau descend des collines environnantes et traverse successivement un petit chemin et un chemin vicinal. On suppose que quelques instants avant l'accident, une averse locale extrêmement abondante s'est produite. Les eaux se sont alors accumulées dans le ruisseau, ont emporté successivement les deux ponts qui desservaient le petit chemin et le chemin vicinal, et se sont déversées en torrent vers le pont, au lieu de se diriger vers la rivière, reprenant, en définitive, l'ancien lit du ruisseau qu'on avait détourné au moment de la construction de la ligne.

Le batardeau a été emporté et un flot puissant est arrivé sur l'ouvrage. Il a entraîné le remblai qui est en sable sec du Cher et non en sable argileux, de sorte que la voie a été déstabilisée. On peut donc supposer que la machine est arrivée sur une voie un peu folle dont les traverses ne reposaient plus sur le ballast. Elle a déraillé, s'est couchée, tandis qu'une rupture d'attelage provoquait le telescopage.

Était-il possible d'éviter l'accident ? Je ne le crois pas, étant donné qu'1/2 heure ou 3/4 d'heure auparavant, des

constatations faites sur place avaient montré que tout était normal. Ce n'était d'ailleurs pas un point sensible, et il n'y avait pas lieu de penser que ce fût un point dangereux. Tout de même, on a constaté que le pont qui se trouve à la suite de celui où a eu lieu l'accident a été mis dans le même état que le pont sur lequel a eu lieu l'accident. L'eau, en continuant d'affluer, a déformé les piliers du pont, de sorte qu'on peut dire que si, par bonheur, le train avait pu franchir le premier pont, il est possible que lui ou le train suivant aurait trouvé le second ouvrage démolé. En tout cas, on ne peut nous reprocher aucun manque de vigilance. Je sais bien que l'on s'est demandé si les constructeurs du pont n'auraient pas pu prendre des précautions supplémentaires. Mais, si on voulait que tous les ponts-route et chemins de fer puissent résister à des événements tels que celui-ci, il faudrait refaire les 3/4 des ouvrages français.

Je crois que le Service de la Voie a fait tout ce qu'il était humainement possible de faire, non seulement pour prévenir l'accident, mais pour réparer les suites.

que tout a été fait et que, si nous parlions comme le juge anglais, nous dirions : c'est la faute de la fatalité.

Je ne crois pas qu'on puisse tirer d'autres conclusions.

M. BOUTILLIER - Quel est le type des voitures accidentées ?

M. BENTHELOI - Ce sont des voitures semi-métalliques construites par le P.O. vers 1900. Je ne crois pas d'ailleurs que des voitures métalliques puissent résister à des chocs comme celui qui a été subi.

M. GRIMBERT - Le pont ne s'est-il pas complètement rompu ?

R. BERTHELOT - Si. Il faut le refaire entièrement.

R. MOUTHEILLAN - Les voyageurs qui ont été tués se trouvaient-ils dans les voitures du milieu ?

R. BERTHELOT - Ils se trouvaient dans les voitures qui ont été complètement rasées : les voitures 5 et 3.