

Organisation des secours en cas d'accidents

Rapport d'enquête à la Commission des T.P.

Dépêche du M. des T.P. au Pent du Ceil d'Admion 1. 5.39

- 112 -

COPIÉ

Paris, le 1<sup>er</sup> mai 1939

Ministère  
des  
Travaux Publics  
-----  
Direction Générale  
des  
Chemins de fer et  
des Transports  
---  
4ème Bureau

LE MINISTRE

Société Nationale  
des Chemins de fer  
-----  
Région du Sud-Ouest  
-----

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer français

Accident de Châteauroux  
(13 mars 1939)

C.F.4. - 519  
-----

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un exemplaire du rapport établi par la délégation qui, au nom de la Commission des Travaux Publics de la Chambre des Députés, a procédé à une enquête sur l'accident de Châteauroux.

Je vous prie d'examiner de très près les conclusions de ce rapport, en particulier celles qui ont trait aux modalités d'organisation des secours, et de me faire connaître les observations qu'elles appellent de la part de la Société Nationale.

Le Ministre des Travaux publics,

A. de MONZIE.

COPIE

Commission des Travaux Publics  
et des Moyens de communication

RAPPORT D'ENQUETE

fait, au nom de la Commission des Travaux Publics  
et des Moyens de communication sur la catastrophe  
ferroviaire de Châteauroux, en date du 13 mars 1939.

En vertu de la décision prise par la Commission des  
Travaux Publics, nous nous sommes transportés, le 23 mars  
1939, à Châteauroux, pour enquêter sur le déraillement  
survenu le 13 mars 1939.

Accompagnés de M. EPINAY, Directeur de la Région  
Sud-Ouest de la S.N.C.F., nous nous sommes rendus, en arrivant,  
dans le bureau du Chef de gare où étaient présents :

MM. EPINAY, Directeur de la Région Sud-Ouest de la  
Société Nationale des Chemins de fer,

RADUREAU, Chef de gare,

PAYREAU, Chef d'Arrondissement.

M. RADUREAU, Chef de gare de Châteauroux, nous déclara  
que n'étant pas de service ce jour là, il fut prévenu par  
téléphone à 23 heures 7 du déraillement, c'est-à-dire 5 mi-  
nutes après l'accident.

Il donna immédiatement l'ordre d'alerter tous les  
services de la ville.

M. EPINAY, prenant la parole, nous fit le récit horaire,  
détaillé, avec plans à l'appui, de la catastrophe.

Il résulte de ses déclarations qu'au moment où devait  
partir le train 9116 à 20h.57, on s'aperçut qu'un wagon des  
messageries contenant des bestiaux ayant été avarié en cours  
de route, il convenait de le différer. A cet effet, il fut  
dirigé sur la voie de transbordement. Au moment où l'on  
transférait les animaux du wagon avarié dans un nouveau wagon,  
un boeuf s'échappa des mains d'un des employés et disparut  
sur les voies. Le train 9116, qui devait quitter Châteauroux  
à 20h.57, ne put donc reprendre sa marche qu'à 21h.15.

A 22h.58, heure normale du départ, le signal de départ

....

du train 9124 fut donné. Au moment où ce train arrivait sur la pointe de coeur du poste B, il rencontra le boeuf et dérailla. Quelques instants après, le train 67 PARIS-VERBERE venant de Paris, arrivait et, heurtant les wagons déraillés du 9124, dérailla à son tour. Ce fut la catastrophe.

M. PAYREAU, Chef de l'Arrondissement de LIMOGES, confirma les déclarations de M. le Directeur. Il nous fit connaître que l'aiguilleur du poste B ayant vu le boeuf courir sur la voie, avait manœuvré le signal d'arrêt fixe ainsi que le signal avancé. Il précisa, qu'au moment où le signal avancé fonctionnait, le train 67 avait déjà franchi ce signal qui, à ce moment là, était à voie libre.

Nous nous sommes rendus ensuite sur le lieu de la catastrophe. Nous avons interrogé le conducteur électricien BOISRAMIER, du dépôt de Paris et son aides COMBES, du dépôt de Brive, qui conduisait le rapide 67. Le conducteur électricien confirma les renseignements donnés par M. PAYREAU et indiqua qu'il n'avait pu apercevoir le signal carré d'arrêt absolu qu'à environ 150 m de ce signal. Il fit connaître, en outre, à M. PROT, Député, Membre de la Délégation, qu'il avait nettement vu une lanterne agitée par l'homme d'équipe qui cherchait le boeuf. Il ajouta que son attention ayant été attirée par une masse blanche en dehors de la voie, il s'était immédiatement rendu compte qu'il s'agissait d'un wagon de messageries. Sa vitesse étant à ce moment là de 105 kilomètres-heure, il s'était précipité sur le Westinghouse et sur la sablière; la vitesse du train passait de 105 à 75 kilomètres-heure.

Il y a lieu de remarquer qu'il y a une distance de 150 mètres entre le signal carré et l'endroit où le tamponnement s'est produit. C'est donc sur un espace de 300 mètres que M. BOISRAMIER a pu réduire sa vitesse de 30 km, ce qui a considérablement diminué le choc. Nous avons, également, sur place, interrogé le conducteur électricien BERNARD de Limoges, qui conduisait le train 9124. Notre collègue, M. PROT, Député de la Somme, ancien mécanicien du Réseau du Nord, questionna particulièrement le conducteur du train 9124 qui lui affirma, de la manière la plus catégorique, que ce ne fut qu'à 10 mètres du heurtoir qu'il vit déboucher le boeuf qui s'était dissimulé derrière ledit heurtoir. Il lui fut donc absolument impossible d'éviter le déraillement qui s'est produit sur le rehaussement de la pointe de coeur. M. PAYREAU attira notre attention sur ce que la cause initiale de l'accident réside dans le fait que le boeuf, au moment du déraillement, se trouvait sur le rehaussement rigide de la pointe de coeur.

Nous avons pu examiner sur place une partie du train accidenté qui avait été aiguillé sur une voie de garage.

Le train 67 était composé de la façon suivante :

- une machine électrique E 514;
- un fourgon n° 23330 Dqd2yi en bois;
- un wagon-poste n° 46575 P.A.yi entièrement métallique;
- un fourgon en bois du même type que le précédent n° 23322 Dqdy;
- les deux voitures sinistrées, soit :

un véhicule de 3ème classe n°11.307 C 10 yfi semi-métallique et une voiture mixte 1ère et 2ème classes n° 3029 A 3 1/2 c B5 yfi.

Ces deux voitures étaient suivies : d'une voiture de 3ème classe C 10 yfi n° 11098 semi-métallique;

d'une voiture de 2ème classe n° 5026 B 9 yfi semi-métallique;

d'une voiture de 1ère classe n° 1220 A 8 yfi semi-métallique;

d'un wagon-lit n° 3685 métallique à destination de Port-Bou;

d'un wagon n° 3301 A 1 1/2 B2 C5 yfi semi-métallique de 1ère, 2ème et 3ème classes pour Béziers;

d'un wagon-lit métallique n° 3045 pour Luchon;

d'un wagon métallique mixte n° 205 A c 1 g B c y avec lits-salons et couchettes à destination de La Tour-de-Carol.

Le train était donc composé, y compris les fourgons et en plus de la machine, de 12 véhicules.

Le 5ème véhicule mixte A 3 1/2 c B 5 5 yfi semi-métallique est entré littéralement dans la voiture qui le précédait, rasant complètement la caisse et démolissant 8 compartiments sur 10.

Nous sommes revenus ensuite dans le bureau du Chef de gare, où nous avons fait venir le Sous-Chef de gare de service au moment de l'accident.

M. CLAVERIE est âgé de 24 ans, il faisait fonction seulement depuis un mois de Sous-Chef de gare. Il est entré

.....

à la S.N.C.F. le 15 novembre 1937. Il faut indiquer à sa décharge qu'il n'a fait que cinq ou six jours en double. Il nous confirma toutes les déclarations précédemment entendues et précisa que c'est sur ses instructions que le conducteur ROBIN, faisant fonction d'homme d'équipe coupeur de machines, était parti, muni d'une lanterne et accompagné de trois autres hommes d'équipe, à la recherche de l'animal échappé sans réussir à le retrouver.

## CONCLUSIONS

### RESPONSABILITES.--

Il ressort de nos constatations que, sans prétendre à aucune immixtion dans le domaine où s'exerce l'action juridique nous considérons que la responsabilité du Sous-Chef de gare CLAVERIE ne saurait être mise en cause, car aucune faute professionnelle ne peut lui être imputée, pas plus d'ailleurs qu'aux autres agents qui ont, par tous les moyens, cherché à atténuer les conséquences de la catastrophe.

M. EPINAY, Directeur de la Région du Sud-Ouest de la Société Nationale des Chemins de fer, a été surpris comme nous d'apprendre que le boeuf était resté derrière le heurtoir, d'où il n'est sorti qu'au moment de l'arrivée du train 9124.

### REGLEMENT.--

Il nous paraît regrettable :

que le tableau A, auquel la formation du train 67 était conforme, prévoit l'emploi de voitures en bois, dites semi-métalliques, dont seulement la partie extérieure, jusqu'à la hauteur des vitres, est revêtue d'une plaque de tôle de 1mm<sup>3</sup>; que certains véhicules en bois aient été suivis et précédés de voitures entièrement métalliques qui ont résisté au choc.

Pour un train (comme le 67 qui est un des plus rapides de France) il nous semblerait désirable qu'il fût uniquement composé de véhicules entièrement métalliques.

Dans sa lettre du 16 mars 1939, M. le Ministre des Travaux Publics a fait savoir à la Commission qu'il y a actuellement en service 3920 voitures entièrement métalliques. Nous préconisons une meilleure utilisation de ce matériel afin de permettre une composition homogène des trains de grande vitesse en attendant que la construction de wagons métalliques poursuivie avec diligence par M. le Ministre des Travaux Publics, comme nous en avons enregistré avec satisfaction l'information, permette d'en doter rapidement le plus grand nombre de trains.

.....



Il est regrettable aussi que la compression du personnel n'ait pas permis d'avoir sous la main le nombre d'agents nécessaires au transbordement des bestiaux (4 agents au lieu de 6) et qu'il ait fallu près de deux heures pour réquisitionner le nombre d'agents disponibles pour opérer le transbordement.

#### SECOURS AUX BLESSES.-

En l'absence d'organisation réelle, à la gare de CHATEAUROUX, les secours aux blessés du train sinistré N° 67 ont été assurés par les Services municipaux de la ville, d'ailleurs dans les conditions de rapidité et de dévouement les meilleures.

On a dû avoir recours aux boîtes à pansements du train lui-même qui, en partie fort heureusement, n'étaient point détruites ni inaccessibles.

Au cours de notre enquête, nous nous sommes préoccupés de la Caisse de secours de la gare de CHATEAUROUX. La lenteur des réponses et l'insuccès des investigations ne nous ont pas permis de conclure à son existence et encore moins à la pratique d'une consigne pour son utilisation.

Or, il s'agissait d'un sinistre survenu à 900 mètres d'une gare importante, à proximité d'un centre urbain !

Il est indispensable que l'organisation des secours aux blessés ferroviaires devienne une réalité d'abord dans les gares, à leur périmètre, et surtout dans les secteurs distants des centres urbains.

A cet effet, il est urgent de recourir à la seule mesure efficace de soins rapides, à savoir :

équiper un nombre de wagons sanitaires, les aménager en salles d'opération-pansement et les échelonner sur les Réseaux de manière à pouvoir les acheminer dans les délais les plus rapides sur les lieux, proches ou éloignés, dans le but de parer aux urgences et d'assurer le triage des blessés.

Quant aux secours susceptibles d'être assurés par les gares elles-mêmes, il y a lieu de vérifier leur préparation et de recourir à des exercices fréquents d'utilisation des consignes.

La possibilité, par des soins urgents, de sauver nombre de vies humaines, trop souvent compromises irrémédiablement par de graves hémorragies, par exemple, ne saurait être délibérément écartée, pour des considérations pécuniaires visant des immobilisations de matériel et, en vertu d'un fatalisme inexcusable, qui s'abrite derrière la rançon de la vitesse et de la force vive.

.....

Nous attachons une grande importance à la réorganisation des secours ferroviaires et nous insistons pour que les mesures indispensables soient prises dans les moindres délais.

En résumé, si nos constatations ne nous ont fait relever aucune faute professionnelle à imputer au personnel, elles nous incitent à demander :

1°) la composition homogène des trains, que pour ceux de grande vitesse tout au moins, nous préconisons uniquement en véhicules métalliques ;

2°) une réorganisation, dans le moindre délai, des secours ferroviaires dans le sens indiqué et en procédant à une judicieuse répartition sur toutes les lignes du matériel sanitaire et du matériel de secours ;

3°) l'établissement de consignes prescrivant les mesures de sécurité à prendre pour qu'il n'y ait pas lieu d'enregistrer de nouvelles catastrophes dont la cause serait analogue à celle de CHATEAURoux.

Signé : Edouard JONAS,

Président de la Commission  
des Travaux Publics.