

12 Décembre 1917

Catastrophe ferroviaire de Saint-Michel-de-Maurienne (Savoie)
457 morts dont 455 soldats de retour du front d'Italie

À travers l'histoire de *Jean Baptiste BORDET* de St Georges de Montaigu (Vendée)

Article soumis par : **Ramon BRUNELIERE**

Jean Baptiste BORDET de St Georges de Montaigu en Vendée, cuirassier à la mobilisation en 1914, a combattu sans trop de dommages en différents endroits du front de 1914 à 1917. Probablement en raison d'une blessure ancienne à la jambe il a été affecté ensuite au 108^{ème} Régiment d'Artillerie Lourde comme 2^{ème} canonnier.

Ce régiment est intégré à l'une des 4 Divisions Françaises, composant la 10^{ème} Armée et totalisant 130.675 soldats, envoyées en octobre 1917 en renfort de l'armée Italienne attaquée par les armées allemandes et autrichiennes dans le Nord de l'Italie. En effet les 23 et 24 octobre le général allemand Von Bülow avait réussi à percer le front italien. Le général italien Cadorna avait été obligé de se replier avec les débris de son armée sur les rives de la Piave. Ce fut le désastre de Caporeto. L'armée austro allemande menaçait alors toute la plaine agricole de Lombardie, grenier de l'Italie.

Dès le 26 octobre le gouvernement français propose des renforts à l'Italie et dès ce jour 4 divisions françaises et 2 britanniques vont passer les Alpes empruntant les voies de chemin de fer par Briançon, Modane et Nice. Elles seront en place à la mi novembre.

Les Italiens s'étant ressaisis, la présence de tant de soldats ne se justifie plus et dès la fin Novembre la 10^{ème} Armée demande l'organisation d'un train quotidien de soldats permissionnaires lesquels ont été très durement sollicités et éprouvés depuis trois ans sur divers fronts.

A partir du 1^{er} décembre, chaque jour, un train d'un millier de permissionnaires descend sans encombre la vallée de la Maurienne après un long parcours en Italie.

Il en est bien sûr de même le 12 décembre 1917 où arrive vers 19 h 30 à Modane un train bondé composé de 20 wagons. Le train d'un poids de 526 tonnes est freiné par un frein automatique commandé depuis la locomotive par le mécanicien et par 7 serre-freins manuels commandés par 7 cheminots répartis dans les wagons le long du convoi.

Jean Baptiste BORDET est dans ce train. Il est joyeux et serein. Deux bonnes nouvelles lui sont parvenues récemment. La première c'est la naissance de son 4^{ème} enfant, un garçon prénommé ATHANASE.

La deuxième est directement liée à la première.

Une loi proposée en 1916 par les députés et sans cesse repoussée par Joffre et Pétain, car elle va leur enlever plus de 140.000 hommes du front, vient enfin d'être votée dans le courant de 1917. Cette loi prescrivait de libérer les soldats âgés de plus de 48 ans et ceux qui avaient 3 et 4 enfants. Jean Baptiste n'a que 32 ans mais a déjà trois enfants et venait d'apprendre la naissance d'un quatrième. Bénéficiant de cette loi après trois dures années passées au front, il était donc libérable et entreprend à quelques semaines de Noël ce voyage de retour vers son pays natal. Il ne retrouvera plus les champs de bataille, il ne retournera plus au front.

Le démarrage du train s'effectue normalement et très lentement dans la rampe qui se trouve au départ de Modane. La voie depuis Modane jusqu'à St Michel de Maurienne sur une distance de 14,5 km n'est qu'une longue descente à 4 ou 5%. Afin de contrôler son lourd convoi, le mécanicien ferme l'arrivée de vapeur avant la forte pente qui précède le tunnel des Epines blanches. Cependant la vitesse continue à augmenter malgré tout et le mécanicien commence à serrer le frein automatique et de plus, bat à contre vapeur en lâchant du sable sous les roues de sa loco pour essayer de s'arrêter

complètement afin de prendre d'autres dispositions de freinage car il sent que quelque chose d'anormal se passe dans le comportement de son train.

Malgré cela le train continue à prendre de la vitesse, celle-ci devenant excessivement forte malgré l'ordre donné à coups de sifflets aux sept serres frein d'actionner les freins manuels dans les wagons où ils sont affectés. Un ralentissement sensible se fait sentir après la gare de La Praz, qui se situe sur un palier puis elle recommence à augmenter à la pente suivante.

La vitesse du lourd convoi lancé dans la descente augmente rapidement. Le chronotachymètre de la locomotive examiné plus tard, enregistra les vitesses suivantes : 43km/h (vitesse normale pour ce tronçon) puis 72km/h pour revenir à 43km/h et une saute brusque à 70km/h puis 78, 102, et enfin 135 km/h atteints sur cette voie où les 40 km/h ne devraient pas être dépassés...La catastrophe s'est produite alors que le train filait à 102km/h...

Entassés dans les wagons en bois sans confort, les soldats jouent aux cartes, chantent à tue tête des refrains de l'époque, ou dorment assis comme ils peuvent, harassés après des mois au combat et un voyage interminable. Ils étaient tout à la joie du retour. Déjà ils se voyaient au sein de leurs familles, auprès de leurs mères de leurs épouses de leurs enfants qui les attendaient au coin de lâtre, tout là bas dans mille petits villages ou hameaux au fin fond de la France en guerre.

Déjà ils roulaient sur la terre de leur pays, il se croyaient et se voyaient déjà chez eux. Quelques uns, Savoyards et autres de la région y seraient le lendemain matin. Pour d'autres ce serait pour dans une vingtaine d'heures encore à être bringuebalés dans ces wagons inconfortables.

Pourtant quelques uns d'entre eux commencent à s'apercevoir que quelque chose d'anormal se passe. Déjà l'un des serre-freins dans une voiture, paniqué par la vitesse excessive du convoi, s'est allongé et s'est laissé glisser d'un marche-pied sur la voie. Il sera retrouvé plus tard grièvement blessé. Quelques soldats de son wagon le suivent et sautent mais la vitesse est telle qu'ils seront retrouvés morts le long du talus.

Les chants ont cessés, tous les passagers sont réveillés et commencent à crier de frayeur. Ils voient passer par les fenêtres, illuminant la nuit, des gerbes d'étincelles produites par les patins de freins sur les roues métalliques. Le bruit à l'intérieur du train bringuebalant et lancé à grande vitesse est infernal. D'autres soldats, affolés, sautent en marche et se tuent en se réceptionnant sur le ballast.

Deux courbes inversées dans la longue tranchée qui précède la gare de St Michel de Maurienne se succèdent, qui auraient dues être abordées à faible vitesse. A l'amorce de la deuxième, le premier wagon qui est vide, donc plus léger, déraile et se met en travers de la voie. Les 19 wagons suivants, pleins de soldats, viennent buter dans cet obstacle, s'enchevêtrent, s'encastrent ou s'empilent sur quatre hauteurs. La locomotive et son tender, après rupture des attaches sous l'effort soudainement imposé, continuent leur route vers St Michel de Maurienne.

Dans le bruit infernal et la confusion, le mécanicien ne s'est pas rendu compte de la rupture de l'attelage et de la perte de son convoi. La loco et son tender vont poursuivre leur route jusqu'à St Michel de Maurienne où le mécanicien parviendra à les arrêter quelques centaines de mètres avant la gare. Ce n'est qu'en descendant de sa loco qu'il s'apercevra de la rupture des attaches et de la perte de son convoi qui est resté à 1.000 mètres de là.

Un témoin sur le parcours, l'agent en service à la gare de La Praz, va se rendre compte de la catastrophe qui va se produire. Il racontera plus tard.

--- Trois minutes après l'annonce du train de Modane, j'ai entendu des coups de sifflets saccadés provenant de plus loin que le disque en amont de la gare. Le train est passé ici à grande vitesse à 23 h 04. La machine était toute en étincelles et des étincelles jaillissaient de tous les wagons à hauteur des roues. Immédiatement je me suis précipité au téléphone pour alerter la gare de St Michel. Je lui ai dit : « Un train vient de passer à une vitesse vertigineuse ! Dégage les voies et surtout n'envoie pas de train ! »

C'est à cet agent que l'on doit que la catastrophe n'ait pas été plus meurtrière. En effet son collègue de St Michel de Maurienne s'apprêtait à donner le départ à un train de militaires écossais à destination de Modane et de l'Italie sur l'autre voie. Les deux trains se seraient croisés dans la longue tranchée qui précède la gare avec les conséquences effroyables que l'on devine.

Dans la tranchée après le choc, un grand silence s'établit, succédant au fracas assourdissant de la catastrophe. Les survivants dans le noir se dégagent comme ils peuvent, en rampant parfois, de l'amas de ferrailles enchevêtrées. Ils essaient de dégager les copains évanouis ou blessés et n'y parviennent pas toujours tant le chaos est total.

Environ une trentaine de minutes plus tard, le feu prend dans l'amas de voitures en bois. C'est cet incendie qui fera le plus de victimes. Il ne s'éteindra que le lendemain dans l'après midi.

Durant le trajet avant la tragédie, les soldats s'éclairaient avec des bougies qu'ils avaient allumées pour suppléer à l'éclairage électrique défaillant. Certaines de ces bougies ont déclenché l'incendie. Puis, au milieu du brasier alimenté par le bois des wagons, on entend de sourdes explosions. Ce sont probablement des grenades ou des cartouches emmenées par les soldats en permission qui, sous l'effet de la chaleur, explosent, aggravant encore la situation.

Depuis la gare de St Michel de Maurienne les secours s'organisent. Ce sont d'abord les soldats écossais qui se précipitent sur les lieux et essayent de dégager dans l'obscurité, tout ceux dont ils peuvent s'approcher pris dans l'amoncellement de débris. La population de St Michel et des fermes environnantes est venue apporter elle aussi son concours. Mais la situation du convoi accidenté dans la tranchée étroite qu'il obstrue complètement et le feu qui va se déclencher vont considérablement gêner les secours qui ont de la peine à pénétrer dans l'énorme amoncellement de débris atteignant quatre étages de châssis dans un état de torsion et d'enchevêtrement qui dépasse l'imagination.

Petit à petit, à mesure que le jour apparaît et dans le froid, les blessés sont évacués vers l'hôpital de Modane et vers St Michel de Maurienne. Il a fallu travailler nuit et jour pendant cinq jours jusqu'au lundi 17 décembre pour dégager tous les corps, déblayer et rétablir la circulation sur les deux voies.

C'est à ce moment seulement qu'on pourra faire le bilan de cette terrible catastrophe ferroviaire.

- 350 rescapés seront dénombrés.
- 207 blessés seront soignés dans divers hôpitaux.
- 148 morts seront identifiés.
- 277 morts ne seront pas identifiés.

Soit un terrible bilan de 425 soldats tués auquel il faut ajouter 2 cheminots.

Pourtant dans les quinze jours qui ont suivi il faudra ajouter à ce triste bilan, environ 100 morts des suites de leurs blessures dans les hôpitaux de Modane, St Michel de Maurienne et Chambéry. Puis on parla dans la presse de l'époque de 675 morts. Chiffres incertains car la censure est intervenue dans les jours qui ont suivi la catastrophe et n'a été levée que beaucoup plus tard. Connaîtra t-on un jour le bilan exact de ce qu'on a appelé la plus grande catastrophe ferroviaire au monde ?

Un registre spécial d'état civil existe à St Michel de Maurienne qui reprend l'identité de chacun des 425 militaires tués dans l'accident avec l'indication de l'unité à laquelle ils appartenaient.

Les causes de la catastrophe ne furent jamais clairement définies par l'enquête aussitôt déclenchée par les autorités militaires.

--- Le freinage du train était réglé comme pour un train de marchandises. Cette procédure avait été appliquée pour tous les autres trains de permissionnaires qui avaient déjà circulé depuis le 1er décembre.

--- Il a été impossible de savoir si le mécanicien et les serre-freins ont freiné suffisamment tôt.

--- Les freins à main des deux voitures italiennes fonctionnaient ils correctement ?

--- La voie ferrée était en excellent état, les dévers étaient réglés pour une vitesse maxi de 40km/h.

--- L'hypothèse d'un sabotage a été écartée

La seule chose dont on est certain c'est que c'est la succession d'une courbe et d'une contre courbe abordées à très grande vitesse qui a provoqué le déraillement du premier wagon, le seul qui était vide donc plus léger, wagon contre lequel sont venus s'entasser ou s'encastrent les 19 autres.

Le témoignage des serres freins survivants a permis de déterminer que l'éclairage électrique ne fonctionnait pas et que des bougies étaient allumées au moment de l'accident ce qui a certainement provoqué l'incendie.

Devant l'ampleur de la catastrophe il fut décidé de déférer en Conseil de guerre ceux que l'on pensait pouvoir être responsables :

---Le chef de service de la gare de Modane pour n'avoir laissé que trois voitures freinées au frein automatique commandé par le mécanicien.

--- Le chef de gare de Modane pour avoir toléré une telle erreur.

--- Le mécanicien du train pour responsabilité partagée avec les serres freins.

--- Le dirigeant des agents du train.

--- L'employé de Chambéry chargé de la vérification des journaux de train pour ne pas avoir décelé les infractions au régime de freinage des trains (trains considérés comme trains de marchandises)

--- L'inspecteur principal de région pour défaut de surveillance.

Les séances du Conseil de guerre se tinrent à Grenoble en audience publique les 5, 6, et 7 Juillet 1918.

Les 6 cheminots furent reconnus non coupables et acquittés...

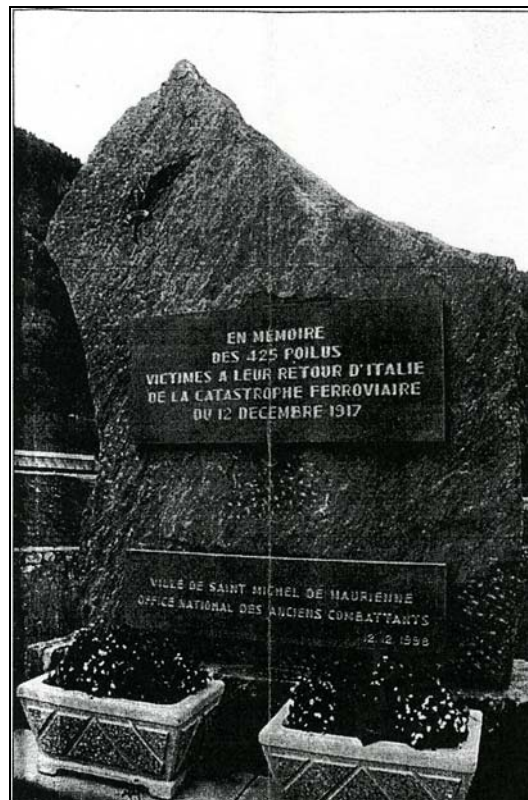
Jean Baptiste BORDET de St Georges de Montaigu en Vendée du 102^{ème} Régiment d'artillerie lourde était, lui, parmi les 148 morts identifiés. Délivré enfin de ses obligations militaires après 3 années au combat, il ne reverra jamais son pays natal et son hameau de la Borderie dans le haut bocage vendéen où vivent et l'attendent impatiemment son épouse Elise et leurs 4 enfants enfin soulagés de la terrible angoisse de le savoir en, danger d'être tué au front.

Jean Baptiste ne goûtera pas la joie du retour auprès des siens à quelques jours de Noël. Il ne connaîtra jamais son dernier né Athanase.

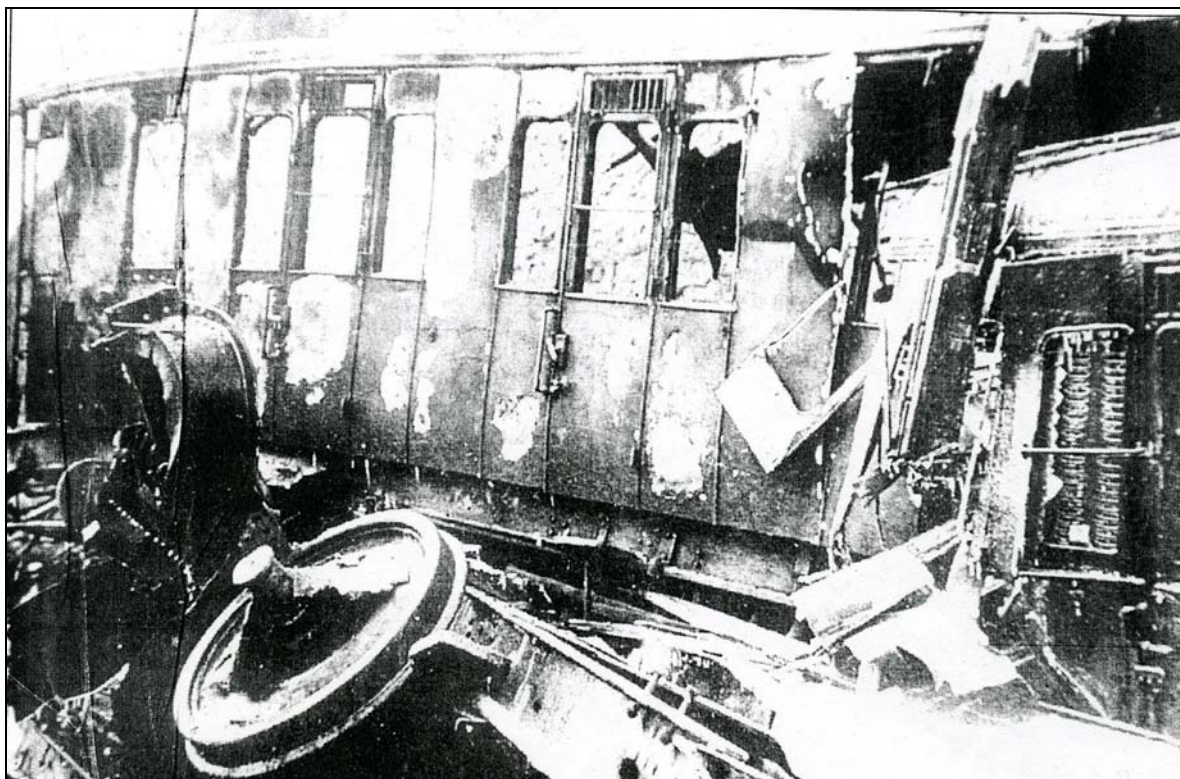
Il repose avec ses 424 autres camarades, à la Nécropole Nationale de la Noua à Villeurbanne Rhône.

La nouvelle de son décès apportée par le maire de la commune va encore plus durement toucher cette famille et les parents de Jean Baptiste, puisque deux de ses frères cadets ont déjà perdu la vie au combat :

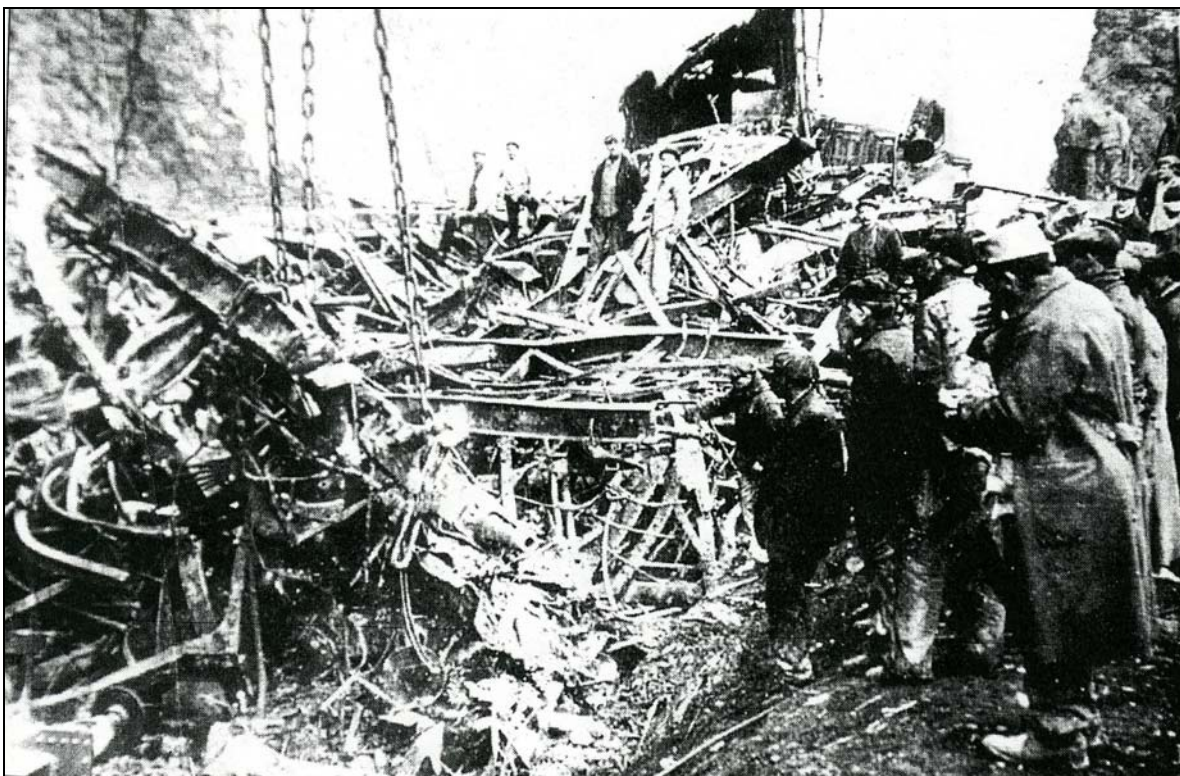
- *Georges Bordet tué le 27 Août 1914 à Noyers Pont de Maugis Aisne*
- *Maurice Bordet tué le 19 Janvier 1915 à Vendresse et Troyon Aisne*



Une stèle a été inaugurée le 12 décembre 1996 sur les lieux de l'accident pour le 81^{ème} anniversaire du déraillement



Le train de 350 m de long s'est recroquevillé sur une centaine de mètres dans la tranchée de La Saussaz



Les débris du train en cours de déblaiement les jours suivants

Photos extraites du journal Le Dauphiné Libéré du Jeudi 12 décembre 2002.
Documents aimablement communiqués par Mr Le maire de St Michel de Maurienne. Savoie

Régiments présents au Nord de l'Italie à l'automne 1917 composant la 10^{ème} armée et les 46^{ème} et 47^{ème} Divisions françaises.

311^{ème} R.I , 339^{ème} R.I , 340^{ème} R.I, 107^{ème} R.I, 78^{ème} R.I , 120^{ème} R.I, 140^{ème} R.I, 22^{ème} bataillon de Chasseurs alpins, 63^{ème} Chasseurs alpins, 47^{ème} Chasseurs alpins, 108^{ème} artillerie lourde, 212^{ème} Artillerie lourde, 202^{ème} Régiment d'artillerie de campagne , 34^{ème} Artillerie de montagne , 6^{ème} Génie Alpin (*liste non exhaustive.*)

Témoignage émouvant sur un soldat qui a échappé à la catastrophe.

Comme souvent dans les catastrophes de ce genre y compris lors de catastrophes de nos jours il y a toujours un ou plusieurs miraculés dont le destin a été légèrement différent et qui ont eu la vie sauve. Calixte COPPIER est de ceux là.

Calixte COPPIER alors jeune chasseur alpin affecté au 22^{ème} BCA d'Albertville devait rejoindre Doussard Haute Savoie village proche d'Annecy pour assister au mariage de son frère Félix.

Calixte a quitté le front le 12 décembre profitant d'une permission pour Noël. Il doit prendre le train à Vicenze (Italie) et se rend à la gare à pied. En cours de route un petit camion italien le double à petite vitesse. Calixte s'accroche et monte sur le marchepied. Il pense que cela va l'avancer et qu'au moins il ne ratera pas son train à Vicenze. Devant la gare le camion non seulement ne s'arrête pas malgré ses cris au chauffeur, mais accélère. Quelques centaines de mètres plus loin Calixte se décide à sauter en marche, se reçoit mal sur le sol gelé et ressent une forte douleur à l'épaule. Inconscient il est ramassé par une troupe italienne qui l'emmène à l'hôpital de Vicenze. Là ! Dans un charabia de français mêlé d'italien il n'arrive pas à faire comprendre qu'il va rater son train. On le soigne et on le garde au chaud. Calixte va rater le mariage de son frère car le train part sans lui...

Les siens vont s'inquiéter pendant quelques jours de ne pas le voir arriver, jusqu'à ce qu'ils apprennent la bonne nouvelle. Calixte a échappé à la catastrophe !