

Où l'on apprend comment le service du contrôle des Ponts et Chaussées du Tarn, responsable des chemins de fer départementaux, instruit et gère les accidents dont le destin n'est pas avare

Michel Viers



Édition électronique

URL : <http://rhcf.revues.org/2068>

DOI : 10.4000/rhcf.2068

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 2 mai 2002

Pagination : 270-296

ISBN : 00996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Michel Viers, « Où l'on apprend comment le service du contrôle des Ponts et Chaussées du Tarn, responsable des chemins de fer départementaux, instruit et gère les accidents dont le destin n'est pas avare », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 24-25 | 2002, mis en ligne le 17 avril 2015, consulté le 04 octobre 2016. URL : <http://rhcf.revues.org/2068> ; DOI : 10.4000/rhcf.2068

Ce document est un fac-similé de l'édition imprimée.

Tous droits réservés

Michel VIERS

Où l'on apprend comment le service du contrôle des Ponts et Chaussées du Tarn, responsable des chemins de fer départementaux, instruit et gère les accidents dont le destin n'est pas avare

Olivier Joseph nous a décrit la gestation des Chemins de fer départementaux du Tarn. L'enfant se présente bien. Voyons maintenant ce qu'il va devenir.

La concession primitive est accordée le 29 décembre 1900, le réseau encore à naître est déclaré d'utilité publique le 3 avril 1901. Dès le 24 juin, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Tarn organise parmi les ingénieurs d'Arrondissements la répartition du service du contrôle. Le 1^{er} juillet de la même année, les Chemins de fer départementaux du Tarn sont constitués, et le 5 juillet, le préfet du Tarn arrête¹ :

Nous, Préfet du Département du Tarn, [...]

Vu la loi du 11 Juin 1880, le règlement d'administration publique du 6 Août 1881 et le cahier des charges de la concession,

Arrêtons :

Article 1^{er} – Le contrôle des travaux et de l'exploitation du réseau des chemins de fer d'intérêt local concédés à M. Lemonnier, est exercé par M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département, assisté par les Ingénieurs d'arrondissements et leur personnel, [...]

L'arrêté donne la liste des personnels attachés au contrôle de chacune des lignes à construire, ainsi que le montant forfaitaire des indemnités que cette charge nouvelle leur vaut.

On reproche parfois ses lenteurs à l'administration. Ici, l'organisation n'a pas traîné. En fait tout le monde semble avoir mis la charrue avant les bœufs. Le 2 avril 1901, soit trois mois *avant* l'arrêté préfectoral, l'ingénieur Raucoules observe² :

« Sans attendre le vote de la Loi déclarative d'utilité publique le Concessionnaire a étudié sur le terrain pour la section de Castres à Vabre un tracé dont il compte présenter le projet à la prochaine session du Conseil Général. »

La surveillance s'exerce donc sur le chemin de fer départemental dès le stade des projets. Elle porte sur tous les domaines. Son extrême minutie ne laisse rien dans l'ombre, et génère parfois des incidents tel celui dont cette lettre de l'ingénieur en chef Clavenad fait foi³ :

Albi le 18 juin 1904

BROUILLON

Monsieur le Préfet

A la suite d'incidents qui se sont produits au moment du décintrement des voûtes du Viaduc de Beaudecamy et des opérations de constat qui en ont été la conséquence, les Agents et représentants de la Compagnie concessionnaire cherchent à empêcher M. Rascol, Conducteur des Ponts et Chaussées chargé du contrôle des travaux, d'accomplir sa mission.

Le directeur de cette Compagnie lui-même, interprétant inexactement les termes d'un procès-verbal de constat dressé par ce conducteur a donné l'ordre formel à ses agents de lui interdire l'accès des chantiers jusqu'au jour où il aura présenté ses excuses à la Compagnie (*sic*).

Les agissements systématiques de la Compagnie ne tirent pas en définitive à conséquence, mais comme il a été tenu des propos désobligeants sur M. Rascol, et que le service du contrôle pourrait être atteint dans sa considération, j'estime qu'une sanction morale est en tout état de cause nécessaire.

En conséquence, et considérant que M. Rascol, depuis le jour de son entrée en fonction a accompli la pénible mission qui lui est confiée avec une compétence et un dévouement digne des plus grands éloges, nous avons l'honneur de vous prier, Monsieur le Préfet, de vouloir bien lui adresser une lettre officielle de félicitations lui faisant connaître que non seulement il possède la confiance de ses chefs, mais encore qu'il doit persévérer dans sa manière de servir.

Cette lettre pourrait lui être transmise par mon intermédiaire, et j'aurais soin également d'en donner connaissance à la Compagnie.

C...

Ces informations et des milliers d'autres, puisées dans le fonds des archives locales des Ponts et Chaussées, se sont avérées une véritable manne, où nous avons trouvé presque tout ce que nous cherchions... et beaucoup de ce que nous ne cherchions pas, et que nous avons été bien aises de découvrir. Limitons-nous aujourd'hui, si vous le voulez bien, à la façon dont le service du contrôle gère les accidents des Chemins de fer départementaux du Tarn.

« Le 9 août 1936 vers 16h18, la locomotive n° 1 du train 66 est passée sur un tirefond hors service posé sur le rail droit au p.k. 24,330 de la ligne de Castres à Brassac.

Il n'y a eu aucun accident, aucune avarie ni aucun dérangement de service...⁴ » En jargon journalistique moderne, c'est un non-événement. Mais si nous pouvons aujourd'hui vous faire part de cette – finalement – bonne nouvelle, c'est que ce non-événement fait l'objet d'un rapport du chef des services d'Exploitation à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Tarn. Ce rapport n° 2 530 précise qu'il est suivi d'un « procès-verbal contre « inconnu » pour transmission au Procureur de la République ».

Tout le monde sait – en tout cas nous le savons, et c'est ce que rapporte la tradition orale – qu'un gamin du voisinage a voulu se faire « une clé ». D'autres posaient des piécettes ou des rondelles sur le rail, et acquéraient à la fois une jolie galette métallique et une respectueuse considération pour les locomotives.

Mais le 9 août 1936, la gaminerie prend, par la mise en branle des institutions, une tout autre dimension. Et nous sommes en droit de nous demander aujourd'hui quelle mouche a piqué ce jour-là le chef de l'Exploitation, l'ingénieur en chef et peut-être le procureur de la République. N'avaient-ils donc rien de mieux à faire ?

Non. Ils étaient, à cet instant, exactement dans leur rôle. Pour eux, il n'y a pas d'incident ou d'accident sans gravité : il s'agit toujours d'un événement « qui aurait pu avoir des conséquences sérieuses ». L'incident du tirefonds est sans importance, personne n'est tué ni blessé, les trains n'ont même pas de retard. Il aurait pu en être autrement. Plongeons donc un peu les mains dans le cambouis.

Juste après un passage à niveau, signalé par ses deux croix de Saint-André réglementaires, au pied du talus de schiste noir, un abri sommaire, même pas le modèle classique des C.F.D.T., une espèce de hutte, marque l'arrêt de Carausse. Pas une maison en vue. On se demande qui peut bien vouloir ici prendre le train, ou en descendre et pour aller où ? D'ailleurs l'arrêt est facultatif et les convois ne s'arrêtent que si quelqu'un en fait la demande dans le train, ou fait signe au conducteur depuis le bord de la voie.

Autant dire qu'on n'aborde pas Carausse à la vitesse de l'éclair.

Ce 30 septembre 1961 le ciel est bas. Il a fait des averses dans la matinée, tout est gris, mouillé et silencieux. Pas de vent, ou si peu. On entend à peine chuintier le Gijou, à quelques dizaines de mètres. Devant l'abri, personne n'attend le train descendant de Lacaune qui doit passer

bientôt, qui devrait même être déjà passé, puisqu'il est 14h. D'ailleurs le voilà. Il est facile de repérer l'approche de ces gros autorails Billard rouge et crème qui nous sont devenus familiers depuis maintenant cinq ans. Arrivée à quelques centaines de mètres de l'arrêt, la « *Micheline* » comme tout le monde l'appelle ici, donne une série de coups de trompe pour faire sortir de l'abri un éventuel client. Ses freins crissent faiblement, elle ralentit à peut-être 10 km à l'heure, elle se dandine un peu sur la voie à la rectitude depuis longtemps approximative, longe l'édicule de la halte. Personne. Le conducteur qu'on entrevoit à travers les vitres mouillées de pluie, tourne la tête vers la droite pour jeter un coup d'œil sur la route qu'il va maintenant traverser. Le gros diesel de 150 chevaux ronronne, entraînant (ou retenant) sans peine la *Micheline* dans la pente. Le conducteur regarde maintenant sur sa gauche l'autre côté de la route. Et voilà que surgit une motocyclette qui roule vite, très vite ; le pilote, surpris sans doute de découvrir le gros autorail rouge presque en travers de sa trajectoire, freine sec, sa roue avant dérape, la moto se couche sur la droite, glisse, vient heurter le train dont le conducteur bloque les freins. La moto rebondit, puis s'immobilise à quelques mètres de là, mais le motard, désarçonné, glisse jusque entre les rails, disparaît sous la caisse basse de l'autorail qui, tous freins bloqués, s'immobilise enfin 10 m plus loin.

L'homme est étendu, immobile, sur les traverses, à quelques pas du tampon arrière. Par les portières brutalement ouvertes, les voyageurs et le personnel du train dégringolent et viennent s'agglutiner autour de lui. On ne se fait guère d'illusions : le malheureux vient d'être traîné sur plus de dix mètres, laissant tout au long de la voie une trace sanglante. Le cri de surprise du conducteur de l'autorail a marqué le début du drame, et quelques secondes plus tard, tout est fini, personne n'en doute. Une voiture survient, qui bien sûr s'arrête, repart en emportant le contrôleur vers un secours qu'on sait inutile. Des exclamations s'entrecroisent, chacun tient à dire ce qu'il a vu, qu'il n'a rien vu, qu'il n'a eu le temps de rien voir. Les choses se sont passées trop vite. Quelqu'un a reconnu la victime : « C'est Da Costa, le pauvre. Il travaille chez Calvet à Viane. » « J'ai klaxonné ! » répète Vayrette, le conducteur, « j'ai klaxonné ! » « Oui, oui ! » tout le monde l'a entendu, ce klaxon, sauf le pauvre Da Costa, à cause du casque, va savoir.

Le docteur Viguiet arrive de Lacaune, en même temps que les gendarmes. Le docteur n'a pas grand-chose à faire : fracture du crâne, la mort a été instantanée. Les gendarmes ont pris quelques mesures, maintenant ils interrogent tout le monde ; il leur faut des noms, des adresses, des faits. Alors on leur redit ce qu'on sait, avec les mêmes mots, ou presque, qu'on avait en quelque sorte préparés, répétés. Peu de choses, à vrai dire.

C'est fini. Le corps du pauvre Da Costa et sa moto ont été chargés sur un camion de l'entreprise de son patron, emportés vers Lacaune. Lecuyot, le receveur, presse les voyageurs de remonter dans l'autorail. C'est bien fini. En s'éloignant vers Gijounet, la *Micheline* laisse le silence se refermer sur Carausse.

Pour le service du contrôle des V.F.I.L., l'accident est le signe d'un dysfonctionnement qu'il faut débusquer. Pas question de fatalisme : on veut comprendre. Cette recherche de la Vérité poursuit deux objectifs qu'une note de service rédigée en 1945 met bien en lumière⁵ :

PONTS-ET-CHAUSSEES

Castres, le 25 Août 1945

Arrondissement de CASTRES

NOTE

à M. le Chef de la subdivision de ...
chargé du Contrôle d'Intérêt local.

L'importance du Service du Contrôle des Chemins de fer d'intérêt local semble avoir quelque peu échappé à certains Agents. Il convient de l'assurer de façon très sérieuse. Peut-être faut-il même s'y attacher davantage en un moment où les conditions d'exploitation sont plus difficiles parce que le matériel est plus fatigué, la voie plus défectueuse et le trafic plus intense.

Il ne faut pas perdre de vue que nous partageons, dans une certaine mesure, les responsabilités de l'exploitation, aussi ne faut-il pas attendre qu'un accident se soit produit pour se rendre compte de l'état de la voie, de la signalisation et de tous autres points essentiels.

Il ne peut pas être formulé de règle précise en ce qui concerne la meilleure façon d'effectuer le contrôle. Néanmoins, des tournées doivent être faites sur la voie de temps à autre pour vérifier l'état des terrassements, des fossés, des ouvrages d'art, des stations, passages à niveau, etc. Il faut s'assurer également que les consignes permanentes, notamment celles relatives à la sécurité, sont bien appliquées, manœuvre de signaux avertisseurs, ralentissement, etc.

On signale directement à la Compagnie les défauts constatés en indiquant les moyens d'y remédier et on rend compte à l'Arrondissement. Si l'affaire est importante un rapport est établi. En cas d'accident, surtout si c'est un accident mortel, il faut procéder à l'enquête le plus rapidement possible et se rendre sur les lieux sans retard. Certains points capitaux peuvent être vérifiés quelques heures après tandis qu'ils sont incontrôlables le lendemain, par exemple : voie mouillée ayant provoqué le patinage au moment de la mise en action des freins ; l'audition des témoins doit être faite

avec beaucoup de soins ; il ne faut pas se borner à enregistrer des déclarations des agents de la Compagnie et de l'accidenté, il faut en un mot s'efforcer de faire ressortir les causes réelles de l'accident et, s'il y a lieu, les responsabilités. Il convient également d'en tirer les conséquences pratiques pour éviter le renouvellement d'un semblable accident.

A noter que ces rapports sont communiqués au Procureur de la République et que très souvent l'Agent qui l'a établi est appelé devant les Tribunaux. Même quand il n'y a pas poursuite correctionnelle, il y a presque toujours procès, la victime ou ses ayant-droit demandant des indemnités.

Le Chef de Subdivision intéressé ne peut donc sous aucun prétexte se décharger sur un autre du soin de tout ou partie de l'enquête. Dans le cas où il serait dans l'impossibilité matérielle d'y procéder, il doit le signaler immédiatement à l'Arrondissement qui désignera un remplaçant.
L'Ingénieur d'Arrondissement P.I.

Quand on a la charge de transporter des gens, on a pour premier devoir de ne pas les tuer. D'où le slogan célèbre : « sécurité d'abord » qui doit rôder peu ou prou dans la tête de tout ingénieur des Travaux publics. Ce qui est une religion dans le grand chemin de fer serait-il moins obsessionnel dans le petit ? La question peut se poser à la lecture de ce passage d'un rapport de l'ingénieur en chef du Tarn, daté de 1953⁶ :

« Nous avons eu, et c'est heureux, la visite du directeur de la Compagnie qui exploite le grand réseau en même temps que le petit train départemental. Nous n'avons pas besoin d'insister sur les remarques faites au sujet de la sécurité car la S.N.C.F. n'a pas l'habitude de transporter ses voyageurs avec de pareils risques. [...] C'est la question de sécurité qui oblige à envisager la fermeture aussi proche que possible. »

Tuer le malade pour tuer la maladie ? Mais en attendant la fermeture – qui ne fera que transférer le problème à la route, et peut-être en pire – il faut gérer le quotidien.

Revenons à l'« accident mortel du 30 Septembre 1961 au P.N. dit de Carousse p.k. 55,620 de la voie ferrée et p.k. 68,000 du C.D. n°81 »⁷. A 17h30, Cabrolier, conducteur de chantier des Ponts et Chaussées à Lacaune, alerte Castres par téléphone, et à 18h40, Cousinier, l'ingénieur subdivisionnaire assurant l'intérim, et Cabrolier sont sur place. Ils commencent l'enquête immédiatement en relevant, « avant la tombée du jour », tous les indices possibles, se rendent à la gendarmerie à 21h, recueillent les constatations des gendarmes, les noms des témoins.

Le lendemain matin, dimanche 1^{er} octobre, ils dirigent le lever du plan des lieux, à 11h, ils vont examiner la motocyclette ; le soir du même jour, revenus au dépôt de Castres, ils passent l'autorail au peigne fin, en relèvent toutes les dimensions, notent le plus petit signe de choc, la moindre rayure, le font mettre sur fosse pour examiner les dessous.

L'enquête se poursuit durant les jours qui suivent et donne enfin lieu à un rapport de 19 pages, complété par 15 pages d'interrogatoires de six témoins et de deux plans, bouclé le 27 du mois.

Sont passés au crible de l'analyse critique :

- La signalisation visuelle : « L'usager [...] découvre sur sa droite, à 100 m devant lui, le panneau réglementaire du type A8, signalant le passage à niveau non gardé. Ce panneau de danger est lui-même situé à 150 m environ du passage à niveau, c'est dire que l'usager est visuellement alerté à 250 m avant le danger. [...] il découvre sur sa droite, à 180 m environ devant lui, le panneau de position, du type G.1 (croix de Saint-André rayée rouge et blanc) précédant le passage à niveau de quelques mètres et donnant la priorité de passage au train. » Tout va pour le mieux.

- La signalisation sonore : les témoins affirment que « la trompe de l'autorail a bien été actionnée et entendue à plusieurs reprises, notamment : - avant la station de Carausse, - au droit et après la station de Carausse. » A la bonne heure.

- La visibilité du conducteur de l'autorail : « les glaces de l'autorail étaient nettes, l'essuie-glaces situé devant moi fonctionnait et avait fonctionné pendant tout le trajet... » déclare Vayrette ; « il n'y avait pas de brouillard... » , « il n'y avait pas de buée à l'intérieur » certifient tous les témoins.

- Sa vigilance : « J'ai regardé d'abord à droite, puis à gauche », dit Vayrette.

- La vitesse de l'autorail : « J'ai abordé l'arrêt de Carausse à marche réduite ... 10 kms/heure environ » affirme Vayrette ; et les autres : « ... il avait bien ralenti » ; « ... il a même rétrogradé sa vitesse » ; « ... 10 km environ. »

L'autorail 525 n'est pas équipé d'enregistreur de vitesse. Sur les C.F.D.T., une lutte sourde semble régner en permanence autour de ce problème, entre le service du contrôle, qui les demande, et la compagnie qui traîne les pieds. Quand les machines en sont munies, les bandes (ou les disques) manquent. En outre, « le compteur kilométrique indicateur de vitesse est détraqué et [...] le verre protégeant le cadran était recouvert de poussière... » Nos contrôleurs mettent ces 10 km/h en doute et vont tenter de les vérifier par d'autres moyens. L'un des plus simples consiste

à mesurer, sur les rails, les traces du freinage. Ici, la mesure s'avère délicate, « il n'est pratiquement pas possible de discriminer entre les traces de freinage laissées, d'une part, par l'autorail en cause [...] et, d'autre part, par les autres trains ». Nos ingénieurs tentent une autre approche. Le point de choc avec la moto est repérable comme le « point extrême des éraflures faites à la chaussée vers le rail » ; d'autre part, l'endroit où l'autorail a fini par s'arrêter a été relevé par les gendarmes avec précision. Conclusion : « L'autorail a parcouru 30 m avant de s'arrêter. »

Suit une réflexion sur le temps de réponse des deux systèmes de freinage de l'autorail : à air (Westinghouse) et électromagnétique Jourdain-Monneret, augmenté du temps « nécessaire à des réflexes normaux », arrondi, parce que dixième de seconde après dixième de seconde, les mètres s'ajoutent aux mètres. « La distance effective de freinage serait de l'ordre de [...] 20 m. » Or ce beau calcul ne va pas servir à grand-chose : « la gamme des essais de freinage effectués par la C.F.D.T. » étant insuffisante. L'autorail roulait peut-être beaucoup plus vite, à 20 km/h ! Serions-nous dans l'impasse ? La suite va nous surprendre un peu, puisque « les vitesses maxima réglementaires autorisées étant : de 70 kms/h hors traverse et de 40 kms/h dans la traversée des agglomérations, [...] » et que « le passage à niveau de Carausse est situé hors traverse », « aucun reproche ne peut être fait à l'encontre du conducteur de l'autorail ». La question est réglée.

Réglée sans doute, mais pas résolue. Nos spécialistes vont maintenant rechercher les responsabilités de la victime.

Roulait-il trop vite ? Une partie de la réponse est suggérée par la description des lieux dans des termes qu'un tribunal anglo-saxon réproverait sans doute : « La section [du C.D. 81] précédant le passage à niveau est à faible pente et à alignement droit. Elle invite à la vitesse l'usager imprudent... »

Pouvait-il voir le train arriver ? « Le point extrême de visibilité est situé [...] à 30 m du point de choc. A la vitesse précédemment présumée, de 20 kms/h, cette distance aurait été franchie par l'autorail en 5 secondes environ. » Suit une brève constatation mathématico-dramatique : « C'est donc dans ce laps de temps maximum que s'est joué le sort du motocycliste. »

Une demi-page de raisonnement serré aboutit enfin à la peu rassurante conclusion suivante : « à partir d'un certain point, l'automobiliste n'a plus la possibilité de dépasser le point de choc avant l'autorail, même en roulant à une vitesse bien supérieure à ce dernier. »

Une demi-page de plus nous conduit à l'évidence : « Si donc le motocycliste n'a pu s'arrêter normalement sur cette distance lorsqu'il a aperçu l'autorail, c'est probablement parce que...

... il roulait trop vite ? - Nous ne dirons pas cela.
... ses freins ne marchaient pas ? - Allons donc.
... il était distrait ? - Que nenni.
... parce que la distance « x », qui le séparait, à ce moment là du passage à niveau était malheureusement inférieure à cette dernière.
En conclusion, c'est dire que cette distance « x » satisfait à l'inégalité :
 $23 \text{ m} < x < 55 \text{ m}$ »

Le verbe veut traduire ici une constatation géométrique, mais nous avons la vague impression que ce « x » là ne satisfait pas qu'une inégalité.

Et c'est reparti sur une pleine page : « En portant à partir du point de choc et dans le sens inverse de la marche des véhicules, les vecteurs représentatifs des vitesses présumées de l'autorail et du motocycliste... » « ... il suffit de construire sur le plan des lieux une parallèle à cette dernière, tangentiellement au talus masquant la visibilité... » qui nous permet d'affirmer : « Ces résultats [...] confirment bien la thèse probable de l'accident, ci-dessus développée. »

Une page supplémentaire est consacré à l'incidence (nulle) de la proximité d'un dépôt de gravier, autorisant tout de même ce regret appréciable : « l'accident aurait été certainement moins grave si le motocycliste avait eu la présence d'esprit de foncer avec sa moto sur la droite, dans le tas de gravillons... »

Inégalités mathématiques, vecteurs parallèles tangentiels, manque de présence d'esprit et même à tout prendre, de savoir-vivre, nous conduisent enfin au verdict : « De ce qui précède, il résulte que l'entière responsabilité de l'accident est exclusivement due à l'imprudence du motocycliste... » C.Q.F.D.

Trouver la cause d'un accident, c'est se donner les moyens d'éviter qu'il se reproduise, à condition que l'on ait quelque prise sur elle. Après le drame de Carausse, la halte devient obligatoire. On ne peut rien contre l'imprudence des usagers de la route, alors on s'assure que le train, au moins, abordera le passage à niveau très lentement. Mais entre Castres et Murat, ce sont 302 passages à niveau qui tendent leur piège, à un intervalle moyen de 250 m. Sauf à transformer les trains en escargots dérisoires, le même traitement ne pourra pas s'appliquer à tous. En outre, presque tout au long des lignes de la branche nord, et en plusieurs secteurs de celles du Sud, la voie est posée en accotement des routes ; nulle part elle n'est clôturée. Les comptes rendus d'accidents mettent en évidence les difficultés d'adaptation des riverains du Petit Train à leur encombrant voisin. Les animaux divaguent : moutons, vaches, se rencontrent sur la voie de façon inopinée et c'est tant pis pour eux.

GENDARMERIE NATIONALE⁸

CEJOURD'HUI, huit Septembre, mil neuf cent cinquante quatre,

Nous, soussignés : CROS Albert et

GROS Marcel,

Gendarmes à la brigade de LACAZE, Tarn, rapportons les opérations suivantes que nous avons effectuées, agissant en uniforme et conformément aux ordres de nos Chefs ;

Le sept Septembre, mil neuf cent cinquante quatre, à quatorze heures dix minutes, à notre caserne avons été avisés par Monsieur SEGUIER, demeurant à la « Mouline », Commune de LACAZE, Tarn, qu'un accident s'était produit vers 13 heures, au passage à niveau de la « Mouline-haute », par l'autorail assurant le service CASTRES-MURAT. Cette machine aurait heurté une vache qui aurait été tuée sur le coup.

Nous nous sommes rendus immédiatement sur les lieux et avons procédé à une enquête :

– DECLARANT –

VALETTE, Antonin, 73 ans, Cultivateur, demeurant à LACAZE, Tarn, qui déclare :

[...]

Le mécanicien a annoncé son approche, à ce moment-là deux vaches avaient réussi à passer, la troisième qui était à peine engagée a été heurtée par la machine à l'épaule droite. Cette bête a fait un bond puis est tombée raide morte à 8 mètres environ du point de choc.

[...]

J'en suis pour la perte de cette bête et n'ai rien à réclamer à la Société des Chemins de fer départementaux du Midi.

[...]

Lecture faite, persiste et signe.

– DECLARANT⁹ –

PASCOT Marius, 51 ans, Conducteur de machines, au service des Chemins de fer départementaux du Tarn, [...] A proximité du passage à niveau de Mouline-haute, j'ai klaxonné fortement, pour annoncer mon approche et ceci à 40 mètres environ avant le passage à niveau. Voyant le passage à niveau libre, j'ai continué ma marche normale. 4 à 5 mètres environ avant d'arriver à ce passage à niveau, une vache a traversé la voie en galopant. Malgré un freinage énergique, je n'ai pu m'arrêter avant d'arriver à cette bête. L'avant de la micheline a heurté cet animal qui a été projeté à terre sur le côté de la voie ferrée.

[...]

Voici comment l'ingénieur en chef Herreman analyse ce procès-verbal de gendarmerie¹⁰ :

[...]

Vous remarquerez dès le début que M. VALETTE, 73 ans, cultivateur, reconnaît sa culpabilité. Il y a lieu de noter que ce propriétaire devait aussi être sous le coup de l'émotion de sa perte et ne pas attacher une bien grande importance à cet aveu qui couvre entièrement la Cie exploitante.

M. ZIMMER, Directeur de l'exploitation, remarque que l'animal se trouvait dans les emprises du Chemin de fer en contravention avec le règlement des V.F.I.L.

Il y aura lieu de préciser le n° de l'article du règlement relatif à cette information.

[...]

Reconnaissons tout de même que le service du contrôle mène l'enquête « à charge et à décharge ».

Quelques jours plus tard, le 22 septembre, une autre vache est à son tour victime d'un tamponnement. C'est l'ingénieur subdivisionnaire Costecalde (un nom à retenir) qui instruit le dossier¹¹.

[...]

M. BERNAT [le propriétaire de la vache] a reconnu sa responsabilité. Quatre voyageurs ont certifié que le mécanicien de l'autorail dans lequel ils étaient avait signalé son approche.

Par ailleurs le P.N. est signalé sur le chemin vicinal et le conducteur des bêtes habitant à une centaine de mètres de l'endroit de l'accident devait connaître parfaitement les lieux.

[...]

Du point de vue administratif il ne me paraît pas y avoir de suite à donner à cette affaire. Il appartenait à l'usager de la route de s'assurer qu'aucun train n'était en vue avant de s'engager sur la voie.

Ce même rapport nous fournit une autre information intéressante, puisque Costecalde poursuit :

La S.A.C.F.S. ne m'a pas avisé de cet accident. J'ai d'abord été surpris de ce silence, puis, après étude de l'ordre de Service n° 3 du 1^{er} Mars 1934 mis en application par la Société des V.F.D.M., traitant des accidents et précisant les autorités et fonctionnaires à prévenir, je pense qu'elle a respecté ce règlement.

Pour une collision, la Société des V.F.D.M. n'était tenue de prévenir le Service du Contrôle qu'à partir des accidents de personne ayant occasionné des blessures ou contusions.

Dans le cas présent j'aurais donc pu, me semble-t-il, me dispenser d'enquêter sur cet accident.

Il a raison, ce que l'ingénieur en chef reconnaît immédiatement. Foin des vaches, donc, et revenons à nos moutons, c'est à dire aux hommes. Et aux femmes.

Le 21 novembre 1928, il y a foire à Lacaune. Entre Pierre-Segade et le pont des Passes, sur à peu près deux kilomètres, la voie du chemin de fer est construite en accotement de la route, presque en ligne droite, presque en palier. Il est bientôt 8 h. Un train supplémentaire mixte chemine vers Lacaune, comme chemine aussi dans la même direction Madame Carayon, 69 ans. Elle marche sur la partie droite de la chaussée, laissant au train qui la rattrape un confortable intervalle d'un mètre cinquante. Pourtant le chauffeur Bastié se méfie, et arrivé à une quarantaine de mètres, il siffle longuement. Posté dans la cabine du côté droit, le mécanicien Bouchet n'a rien vu, mais, en confiance, il répète le coup d'avertisseur : deux précautions valent mieux qu'une. Alors, contre toute attente, la femme se déporte vers la ligne et poursuit sans se retourner son chemin au milieu de la voie ferrée. Cri d'avertissement du chauffeur, le mécanicien bloque les freins, trop tard : Madame Carayon a été renversée, écrasée et traînée sur quelques mètres par la locomotive.

C'est un comble. Pourquoi Philippine Carayon s'est-elle jetée au devant du train qui ne présentait pour elle aucun danger ? Ce n'est pas elle qui pourra le dire. Alors l'ingénieur Bennes consigne soigneusement les hypothèses que lui proposent les témoins¹² : « la victime a dû entendre le coup de sifflet du train, elle a pensé avoir à faire à un camion et c'est pour se garer qu'elle s'est placée au milieu de la voie. »

Sans doute Bennes trouve-t-il l'explication peu convaincante car il pousse un peu ses questions : peut-on raisonnablement confondre le sifflet d'une locomotive avec la corne d'un camion ? Mais le docteur Galtier a constaté que : « suivant la coutume du pays la victime avait la tête enveloppée d'une coiffe et d'un foulard. » « Nous pensons, enchaîne l'ingénieur Bennes, que Madame Carayon n'a entendu que vaguement les signaux, la coiffe et le foulard dont sa tête étaient enveloppée ne permettaient sans doute pas d'entendre le son de façon normale. »

Va pour le son. Mais la vue ? « Si Madame Carayon eût tourné la tête elle eût vu le train et n'eût pas obliqué vers la voie. Sans avoir à se garer, en restant simplement à la même place elle évitait le tamponnement. » Ne nous y trompons pas, si Bennes pose la question, c'est qu'il a la réponse : « M. le docteur a précisé qu'il n'était nullement surpris que Madame Carayon ne se soit pas retournée. Voyageant constamment en auto il constate que presque toujours les gens de cette région agissent ainsi. »

En juillet 1928, Louis Astié, 76 ans, au signal du train ¹³ « a obliqué à droite et s'est porté sur la voie. » Explication de sa fille : « Il n'était pas sourd », mais « la peur des automobiles hantait son esprit. » Écrasé.

En janvier 1937, Mademoiselle Cros semble avoir confondu le klaxon de l'autorail avec celui d'un camion. Écrasée.

Devons-nous évoquer Madame Faramond, 69 ans, écrabouillée alors qu'elle courait après une oie, ou Madame Huc, 81 ans, sourde comme un pot et réputée distraite, qui sort brusquement d'un buisson pour se faire escagasser par le train ?

Pas coupables, mais toujours responsables.

Les dates, les lieux, les circonstances, tout change. Pourtant, accident après accident, rapport après rapport, le même refrain ponctue chaque fois la chanson :

« Aucune faute n'a été relevée contre la compagnie concessionnaire et ses agents...¹⁴ » Peyré, 1915 ;

« ...toute la responsabilité de l'accident incombe à la victime...¹⁵ » Rulland, 1929 ;

« ...aucune faute n'est imputable aux agents des C.F.D.T. dont la responsabilité ne peut être mise en cause¹⁶. » Escoube, 1930 ;

« L'accident est dû à l'imprudence de la victime et aucune faute ne peut être relevée à la charge de la V.F.D.M.¹⁷ » Marquès, 1944 ;

« Il appartenait à l'usager de la route de s'assurer qu'aucun train n'était en vue avant de s'engager sur la voie.¹⁸ » Costecalde, 1954 ;

« L'entière responsabilité de l'accident est exclusivement due à l'imprudence de la victime...¹⁹ » Cousinié, 1961.

La note d'août 1945 déjà citée le disait bien : « Il faut s'efforcer de faire ressortir les causes réelles de l'accident et, s'il y a lieu, les responsabilités », mais aussi « nous partageons, dans une certaine mesure, les responsabilités de l'exploitation », et enfin « très souvent l'Agent qui a établi [le rapport] est appelé devant les Tribunaux ».

Nous ne doutons pas un instant de l'honnêteté de nos responsables du contrôle. Dans les cas cités en exemple, ce n'est pas à tort qu'ils concluent à la responsabilité des victimes. Mais il ne suffit pas d'être de bonne foi, encore faut-il le prouver, et c'est à cela que tend l'extrême rigueur de leurs enquêtes.

Face à un tel tir de barrage, les victimes sont bien démunies. Écoutons un instant leurs pitoyables explications :

Le 14 janvier 1955, un conducteur de voiture ²⁰ « [...] dit ne pas avoir entendu l'avertisseur de l'autorail, pas plus d'ailleurs que sa femme assise à son côté. » Mais tous les témoins certifient le contraire.

Le 27 avril 1958 un automobiliste ²¹ « dit que l'autorail n'a pas annoncé son approche, car il aurait entendu, les glaces étant baissées », mais « des déclarations des témoins, on peut déduire que quoi qu'en dise le conducteur de la voiture, l'autorail a annoncé son approche... ».

Le 22 octobre 1955 un chauffeur de bus s'explique²² : « Je n'avais pas entendu l'avertisseur de l'autorail [...] Je me suis serré le plus possible contre le trottoir [...] J'avais stoppé depuis 20 à 25 secondes quand le choc s'est produit. » Il avait stoppé ? Malheureux ! « des constatations faites et des témoignages il résulte que le car stationnait dans les emprises de la voie ferrée ce qui est interdit par l'art. 30 du Code de la Route ».

Pile, je gagne, face...

Le 13 août 1922, le train d'Alban heurte la charrette que conduisait Philippe Carmes, âgé de 40 ans, qui est tué dans la collision. Le sénateur du Tarn Andrieu, alerté sur le sort de la veuve, intervient en sa faveur. Savourons la réponse que lui fait l'ingénieur en chef Aroles²³ .

Monsieur le Sénateur,

Vous avez bien voulu par lettre du 10 octobre courant, appeler mon attention sur la pénible situation de Madame V^o Carmes Philimi dont le mari a été victime le 13 août dernier, à Villefranche, d'un accident mortel au passage du train 21 allant d'Albi vers Alban, et me prier d'intervenir auprès de la Compagnie des C.F.D.T. pour qu'elle veuille bien accorder à la famille, aujourd'hui plongée dans la désolation et dans la misère, une indemnité ou une rente lui permettant d'avoir un peu de pain.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'enquête ouverte par mon Service de Contrôle sur ce regrettable accident a fait nettement ressortir que la responsabilité de la Compagnie et de ses agents n'était engagée à aucun titre. Dans ces conditions, il ne m'est pas possible d'intervenir comme vous le désirez.

Je vous exprime tous mes regrets et vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments bien dévoués.

Mondo cane...

Nous voici un peu refroidis.

Mais attention, n'hésitons pas à le répéter, nos ingénieurs ne sont pas malhonnêtes. Nous allons voir qu'ils mettent exactement le même zèle à établir la vérité dans les incidents ou les accidents « internes », ceux pour lesquels la responsabilité ne peut être attribuée au monde extérieur, aux pékins imprudents, aux analphabètes irresponsables.

Ce 16 juillet 1954 à 9 heures et demie, le cantonnier Mouret et l'auxiliaire Durand sortent du tunnel de Lacaune, attelés à un lorry. Ils l'ont poussé depuis la gare sur 500 m dans une légère rampe, et comme, en plus des outils, le petit véhicule est chargé de six traverses, les deux hommes ne sont pas mécontents d'avoir atteint le sommet de la rampe. A partir d'ici, la ligne descend à peu près sans arrêt sur plus de 10 km ; le lorry va devenir léger à leurs épaules. D'ailleurs les deux compagnons ne vont pas si loin : on leur a confié un chantier, un peu avant Recousinez, au p.k. 58,500 pour être exact, à moins d'un kilomètre de là. Mouret ni Durand ne sont plus des gamins depuis belle lurette, ils savent que dans ce métier, pour tenir le coup, il faut s'économiser. Durand se juche sur les traverses, Mouret arrange une planche sur les ridelles du wagonnet pour pouvoir s'y asseoir en gardant la commande du frein à portée de la main, et le lorry s'ébranle tout seul, bien tranquille. Pas si tranquille que ça, en fait, parce que la pente de 30 % dans laquelle ils sont maintenant engagés a tôt fait d'entraîner le véhicule à une vitesse inquiétante. Mouret se penche pour empoigner la manivelle du frein et le voilà cul par-dessus tête au milieu de la voie, pendant que le lorry s'éloigne en continuant d'accélérer. Mouret se relève aussitôt en hurlant : « Freine ! Freine ! » à Durand. Seulement, le copain, pour passer de l'avant à l'arrière du wagonnet, il faut qu'il enjambe les traverses. Sitôt debout sur le lorry qui tressaute sur les joints des rails, un grand pas par-dessus l'obstacle, le soulier à la semelle cloutée glisse sur le platelage métallique, le voilà à son tour dans l'herbe du bas-côté, et le wagonnet qui file tout seul dans la descente. Cours que je cours ! Peine perdue, ils sont là tout bêtes et tout essoufflés au milieu de la voie, et le lorry Dieu sait où. « Putain, con ! » (évidemment, le rapport de l'ingénieur Rouzaud ignore tout de cette exclamation, mais nous sommes prêts à parier...)

Aux manettes de l'autorail Verney n° 5 en route pour Lacaune, le conducteur Rastoul vient de dépasser la halte de Gijounet. Courbe à droite, la voie s'enfonce dans une tranchée, courte ligne droite, Rastoul accélère jusqu'à 30 km/h. Sortant à une vitesse insolente de la courbe suivante, le lorry vide se précipite vers lui. Rastoul bloque ses freins, mais le kamikaze s'encastre sous l'autorail dans un affreux bruit de tôle froissée et de ferraille tordue.

Le wagonnet fou a dégringolé la ligne sur 8 km, franchi sans dérailler courbes et contre-courbes, brûlé deux passages à niveaux (non gardés). Plus de peur que de mal. Enfin, ni morts ni blessés, mais l'autorail est gravement avarié et il faut acheminer les voyageurs en automobile jusqu'à Lacaune et Murat.

L'ingénieur Rouzaud n'est informé de l'incident que trois jours plus tard : premier sujet de mécontentement. « Nous n'avons pu nous rendre compte de la position des véhicules, ni recueillir les témoignages des voyageurs, [...] qui nous auraient permis de vérifier les déclarations du chauffeur »²⁴, se plaint-il. L'ingénieur en chef renchérit : « si la compagnie néglige d'informer l'Administration nous serons seulement alerté par les journaux...²⁵ »

Rien n'horripile plus le service du contrôle que d'apprendre par le journal ce qui se passe sur son domaine. Chaque fois que cela se produit, le fait est souligné rageusement dans le rapport, et le responsable de la négligence sèchement rappelé à l'ordre. On tient à être les premiers informés.

Mais dans l'affaire du lorry fou, aucun journal n'est intervenu. Nos contrôleurs ont seulement été alertés trop tard. Ils mènent tout de même leur enquête, interrogent les deux cantonniers, regrettent que leur maladresse n'ait pas eu de témoin, questionnent le conducteur de l'autorail qui n'a aucune raison de raconter des histoires, se font une idée claire de ce qui s'est passé, en tirent les conséquences. Car comme toujours l'accident est « sans gravité mais il eût pu en être tout autrement »²⁶. Et puis « il convient de remarquer, toutefois, que toutes les réparations sont à la charge unique du département »²⁷.

On avait peu de choses à se mettre sous la dent, mais au fond la situation était claire²⁸ :

« L'art. 27 de l'Ordre de Service n° 2 du 1^{er} mars 1934 stipule, notamment, que lorsque les wagonnets sont en marche, il est interdit à tous les agents et ouvriers :

- de les conduire ou de les arrêter autrement qu'en se plaçant à leur arrière,
- de se tenir sur leur plancher,
- de les lancer sur les pentes ou de les laisser entraîner par leur propre poids. »

Mouret et Durand ont donc contrevenu aux trois alinéas à la fois. Leur compte est bon. Les foudres du Service vont s'abattre sur eux avec la dernière rigueur. Rouzaud (l'ingénieur subdivisionnaire) écrit en effet dans son rapport : « ces deux agents ont paru méconnaître ces règles de prudence, ils ont donc commis une faute » et propose d'en informer le préfet. Il est parfaitement suivi dans ses conclusions par l'ingénieur d'arrondissement Bennes²⁹ : « une sanction s'impose. » Mais Bennes voit plus loin. Certes, l'accident leur est imputable, mais les hommes sont des hommes, imparfaits, indisciplinés, maladroits. Alors il poursuit : « D'autre part il convient de réviser le système de freinage du lorry pour qu'il puisse être manœuvré sans imposer d'acrobatie. »

Ce serait à tort qu'on trouverait dans cette dernière phrase un soupçon de contradiction. Ce dont rêvent nos contrôleurs, c'est d'un chemin de fer *sans* accident. Bennes ne perd pas de vue cet objectif peut-être illusoire mais essentiel.

MINISTÈRE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE Paris, le 29 Octobre 1943
ET DES COMMUNICATIONS

Inspection Générale du Contrôle
des Voies Ferrées d'Intérêt Local
n° 13 S

L'Ingénieur en Chef chargé de
l'Inspection Générale du Contrôle
des voies ferrées d'intérêt local

à Monsieur HERREMAN, Ingénieur en Chef des
Ponts et Chaussées du département du TARN à ALBI

En réponse à votre lettre du 19 Octobre courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il ne m'est pas possible de vous adresser une documentation sur les accidents qui se sont produits sur les voies ferrées d'intérêt local au cours de ces dernières années, l'Administration n'ayant pas exigé, en raison des circonstances, la production régulière des renseignements statistiques, prescrite par la circulaire ministérielle du 16 Novembre 1938.

Je puis toutefois, en me référant aux affaires dont j'ai été saisi, vous donner les indications suivantes :

- 1 - Eu égard à la circulation, la fréquence des accidents paraît devoir être en augmentation depuis l'Armistice ;
- 2 - Les accidents de trains les plus fréquents sont les déraillements, dus pour la plupart, au mauvais état d'entretien des voies ;
- 3 - Les accidents individuels sont imputables en grande partie à l'imprudence des victimes ; ceux dont la responsabilité incombe aux agents des voies ferrées doivent être fréquemment attribués à l'état déficient du personnel, conséquence du surmenage et d'une sous-alimentation ;
- 4 - Une partie notable des accidents ou plus exactement l'aggravation de leurs conséquences, est due à l'encombrement du matériel résultant de l'insuffisance de la capacité offerte par rapport au trafic à desservir.

signé : ..

Au-delà des renseignements plutôt maigres (mais instructifs) que nous apporte le ministère³⁰, la lettre de l'ingénieur à laquelle il fait allusion nous montre que ce dernier est inquiet. Comme en d'autres occasions, il a souhaité comparer le réseau qu'il contrôle à ceux dont ses confrères ont la charge. Après 1945, des renseignements statistiques très détaillés seront en effet fournis chaque année au ministère de tutelle.

Le dimanche 13 juin 1954, à 13h18, l'autorail Billard A80D assurant le train 154 Lacaune – Castres entre en collision avec un autorail Verney stationné sur la voie de débord de la gare de Vabre. Le choc est assez violent pour arracher les tampons des deux autorails, écraser les phares, briser les vitres, emboutir et fendre les carrosseries. Heureusement, le Verney était vide et la dizaine de passagers du Billard sortent indemnes de la collision.

L'ingénieur Guilhem, responsable de la subdivision de Vabre, est informé de l'accident le lendemain, lundi, à 9h30, et, bien entendu, il trouve que c'est trop tard. Les deux autorails sont repartis, les voyageurs dispersés... comment travailler convenablement dans ces conditions ?

Guilhem interroge les conducteurs des deux autorails. Dès le début de l'enquête, les circonstances de l'accident apparaissent claires. En gros, voici ce qui s'est passé :

L'autorail Verney est arrivé à Vabre peu avant midi. Clément Cauquil, le conducteur, a assuré seul le train 153, de Castres à Vabre, faisant aussi fonction de chef de train et de contrôleur. En outre, le chef de gare de Vabre est en congé, et c'est Cauquil qui procède, toujours seul, au garage de l'autorail, une fois les voyageurs descendus. Il avance le Verney au-delà de l'aiguille n° 2, côté Lacaune, descend de sa machine, bascule l'aiguille en direction de la voie de débord, remonte aux manettes, recule sur une quarantaine de mètres, dépassant la plaque tournante, arrête l'autorail. On imagine qu'il rassemble alors ses affaires et la sacoche de receveur, et s'en va porter la recette au bureau de la gare. Ce faisant, il oublie de remettre l'aiguille en position de voie directe.

Une heure plus tard l'autorail Billard conduit par Gabriel Rastoul arrive de Lacaune. Avant d'atteindre la gare de Vabre, il s'engage dans une courbe à droite, dépasse une première aiguille desservant une voie de garage, se faufile sous une arche d'un pont routier, aborde la deuxième aiguille qui le dirige normalement sur la voie principale. C'est celle que Cauquil a oublié de remettre en bonne position. L'orientation du contre-poids montre la voie donnée par l'aiguille mais, caché par la pile du pont, il ne devient visible que depuis une quarantaine de mètres. A vrai dire, visible ou pas, Rastoul n'y prête aucune attention, habitué qu'il est à ce que l'itinéraire soit toujours donné correctement. Il n'est alerté que par le subit déport à droite du Billard, sur l'aiguille même. Il bloque immédiatement les freins mais trop tard pour empêcher le tamponnement du Verney garé devant lui.

L'ingénieur Guilhem s'est vite forgé une conviction que d'ailleurs personne ne conteste ; les deux agents ont commis chacun une faute : Cauquil en oubliant de renverser l'aiguille, Rastoul en négligeant d'en observer la position. Mais Guilhem trouve à tous les deux des circonstances atténuantes : à Cauquil qui devait assurer trois fonctions à lui tout seul, à Rastoul confronté à une situation inattendue, et qui a réagi vite.

Un léger désaccord oppose cependant les deux conducteurs. Cauquil certifie qu'il a arrêté son autorail sur la voie de débord *après* la plaque tournante, Rastoul prétend que le Verney était garé *avant*, ce qui représente une différence d'une quinzaine de mètres. Notre ingénieur scrute la voie, ne relève aucune trace à l'endroit allégué par Rastoul, découvre de multiples débris de verre et de peinture rouge à celui indiqué par Cauquil. Le doute n'est pas permis. Sur le plan qu'il joint à son rapport, la distance mesurée entre l'aiguille mal positionnée et l'autorail arrêté s'élève à 42,80 m. C'est beaucoup. Avec un autorail peu chargé, roulant à 20 km/h si l'on s'en tient au règlement, ou 25 à 30 de l'aveu même de Rastoul, l'arrêt devait pouvoir être obtenu en moins de 40 m.

Guilhem conclut donc son rapport en proposant³¹ :

« de demander à la S.A.C.F.S. quelles mesures elle a l'intention de prendre pour éviter le renouvellement d'un tel accident ;
- de l'inviter à ne pas attendre 20h pour prévenir le service du contrôle ;
- de demander à la société exploitante (S.A.C.F.S.) quelles mesures elle compte prendre à l'encontre des deux conducteurs responsables l'un et l'autre de l'accident du 13 juin. »

Passons sur le point n° 2, éternel vœu pieux des rapports d'accident. Pour ce qui concerne les points 1 et 3, nous remarquons l'extrême modération du propos. Guilhem a-t-il botté en touche ? Mais non ! C'est à une superbe passe que nous venons d'assister ! Car l'ingénieur d'arrondissement Benne approuve le rapport, et le transmet, enrichi des quelques lignes suivantes³² :

« Le rapport de M. l'Ingénieur Subdivisionnaire confirme malheureusement nos craintes exposées dans nos rapports des 17 et 24 mai derniers.

Nous indiquions à cette dernière date que les essais avaient démontré que la sécurité n'était pas assurée avec les freins actuels et que la mise au point du système de freinage s'imposait de toute urgence. »

Et hop ! Passe à l'Ingénieur en Chef qui shoote !³³ :

« En conclusion, j'ai l'honneur de proposer à Monsieur le Préfet :

- 1 - de prescrire d'urgence à la S.A.C.F.S. une révision du système de freinage des autorails Billard qu'il paraît assez risqué de laisser en fonctionnement dans l'état où il se trouve actuellement ;
- 2 - de demander à la S.A.C.F.S. les mesures à prendre contre les deux conducteurs ; il s'agirait, bien entendu, de sanctions marquées, mais modérées. »

But !

Mesdames et Messieurs, rasseyez-vous, la partie n'est pas terminée, mais avant la deuxième mi-temps quelques explications s'imposent.

A la fin 1953, le contrat d'affermage aux V.F.D.M. touche à son terme. Au vu des résultats d'exploitation ultra-déficitaires, nos amis des Ponts et Chaussées pronostiquent la fermeture du réseau, et même, dans une certaine mesure, l'appellent de leurs vœux. En septembre un autorail heurte une voiture sur un passage à niveau. Certes, « aucune faute ne [peut] être relevée à l'encontre du chauffeur [de l'autorail]... », mais l'ingénieur en chef Herreman se laisse un peu aller³⁴ :

« D'autre part, nous constatons que la question du freinage est toujours à examiner. Sans doute, sommes-nous à la veille d'un arrêt de l'exploitation et il serait fâcheux qu'après avoir tenu jusqu'à la fin, les michelines dans leurs derniers jours de service ne donnent plus satisfaction, nous pensons que ce n'est peut-être pas le moment de faire des dépenses importantes pour des aménagements qui ne seraient livrés que le 31 décembre, veille de la fermeture. »

Or nos amis se sont trompés, et le conseil général afferme le réseau à un nouveau concessionnaire, la S.A.C.F.S. C'est reparti pour un tour !

On devine le service suspicieux : quelle sorte de repreneur peut espérer ranimer un réseau moribond, et surtout au prix de quelles concessions, de quels sacrifices ? Là-dessus, la nouvelle société fermière introduit dans le Tarn des autorails Billard rachetés d'occasion au réseau de Saône-et-Loire, c'est à dire à elle-même ! Un de nos ingénieurs qualifie la transaction d' « opération brocante », c'est dire en quelle estime il tient le nouvel exploitant. C'est dire aussi que la mission de surveillance dont ils sont investis va devoir s'exercer avec une rigueur accrue.

Mesdames et Messieurs, l'entracte est terminé. Nous sommes prêts pour la scène suivante, entendez le brigadier frapper les trois coups...

Nous nous étions doucement accoutumés à des victimes résignées, à des toucheurs de bœufs fatalistes, à des charretiers désolés. Le réveil va être brutal. Car l'administrateur-gérant de la S.A.C.F.S., Plasse, ne pratique ni le dos rond, ni le profil bas, pas plus que les ronds-de-jambes

ou les fioritures. En une seule lettre au préfet, il met en cause l'impartialité, le sérieux, la compétence, l'honnêteté, la sincérité et même le droit de regard du service du contrôle en général et de l'ingénieur en chef en particulier, pour le cas qui nous occupe et pour tous ceux qui pourraient survenir dans le futur. Écoutez plutôt³⁵.

« Nous avons de notre côté, dès l'accident, procédé à une enquête qui nous a conduit à des résultats complètement différents, voire opposés à ceux obtenus par M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, et nous amène avec regret à conclure que l'enquête de ce chef de Service témoigne d'une partialité regrettable ou, à tout le moins, n'a pas été conduite avec le sérieux et la précision nécessaires. »

Et plus loin :

« [Le] conducteur a été l'objet d'une pression que nous qualifions d'inadmissible, de la part du Service du Contrôle, pour lui faire déclarer faussement que l'accident était dû au freinage insuffisant [...] Malheureusement, comme il s'agit d'un agent honnête [...] il n'a pas voulu accorder ses déclarations aux désirs pressants du contrôle. »

Et encore :

« M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées n'hésite pas à rectifier les déclarations des conducteurs pour minimiser la vitesse, à solliciter la topographie pour allonger les distances. »

Une dernière louche, enfin :

« Nous sommes donc amenés, Monsieur le Préfet, à rejeter catégoriquement et formellement les conclusions de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, et à formuler les plus expresses réserves sur tous les avis que ce chef de service pourrait donner dans l'avenir sur l'exploitation des Chemins de fer Départementaux. »

Plasse assoit sa conviction sur deux éléments.

D'une part, la déclaration de Rastoul qui évalue sa vitesse au moment où il abordait l'aiguille à 25 à 30 km/h (nous nous souvenons que le règlement veut 20 km/h). Plasse retient évidemment 30 km/h pour ses calculs, ou plus puisqu'il ajoute : « par un réflexe de défense il a certainement plutôt tendance à minimiser la vitesse réelle qu'à l'augmenter. » (Notons que six paragraphes plus loin, Rastoul devient « un agent honnête qui ne craint pas de prendre ses responsabilités ».)

D'autre part, les distances, que Plasse qui réside à Paris relève sur plan, lui donnent 34 m là où Guilhem en mesurait près de 43, et une longueur effective de freinage de 25,80 m dont on ne sait comment il l'a obtenue.

Conclusions : « L'accident n'est aucunement imputable à un défaut de freinage... » et « En ce qui concerne les sanctions à appliquer au personnel, nous considérons qu'elles sont de notre seul ressort ». Un point, c'est tout.

Pris entre l'arbre et l'écorce, le préfet transmet³⁶ : « Il me semble qu'il serait opportun de confronter avec M. Plasse vos thèses qui sont en complète contradiction. » On ne peut pas mieux dire.

Pensez-vous que le service du contrôle, en l'espèce l'ingénieur en chef Herreman, s'émeuve ? Un peu, oui, quand même ; écoutez dans quels termes il transmet le brûlot à Guilhem³⁷ :

« Le directeur de la S.A.C.F.S. prétend que l'accident n'est aucunement imputable à un défaut de freinage. Cela pourrait être exact, dans le cas particulier c'est à vérifier » et plus loin : « Il faut voir où est la vérité. » On n'est pas plus conciliant. Quant aux accusations touchant à la moralité, il convie son subordonné à juger : « Je vous laisse deviner la suite qu'il convient de donner à la rédaction de cette lettre... »

Et l'émotion dans tout cela ? Nous y voici : « Vous remarquerez que le ton de la lettre n'est pas très administratif... » Puis il conclut : « Quant à l'intervention du service du contrôle il [elle] est bien naturel [le] et nous le [la] maintenons quand il s'agit d'un service public. »

Guilhem a bien saisi le message : il faut voir où est la vérité. Alors il retourne sur les lieux³⁸ : « Nous avons procédé à un nouveau mesurage des distances [...] Nous n'avons pas relevé d'erreur, la position des divers ouvrages est donc bien celle qu'indique le plan. » Il tente de comprendre où Plasse a bien pu mesurer les 25,80 m qu'il allègue, et démontre qu'ils ne correspondent à rien. Il fait litière de diverses autres hypothèses et conclut : « Le conducteur disposait donc bien d'une distance d'une quarantaine de mètres pour arrêter son véhicule [...] Cette considération légitime les doutes qui ont été portés sur l'efficacité des moyens de freinage. »

Voilà pour les faits.

« Quant aux appréciations portées par M. Plasse sur le Service du Contrôle, nous ne les jugerons pas, pensant qu'il leur sera fait le sort qu'elles méritent [...] Le souci essentiel du contrôle est l'intérêt de la sécurité des usagers qui doivent être protégés avant tout. »

Ce second rapport donne à l'ingénieur en chef l'occasion de prendre de la hauteur³⁹.

« Nous estimons que les polémiques que semble rechercher M. Plasse ne sont nullement fructueuses ; d'ailleurs les argumentations de sa lettre du 12 juillet n'apportent aucun élément nouveau

à l'affaire dont la violence du ton aussi bien que son incorrection ne réussissent pas à masquer la pauvreté des explications.

Pour conclure nous avons l'honneur de proposer :

1- d'adresser à M. Plasse sous une forme quelconque un rappel à l'ordre au sujet de ses rapports avec l'Administration qui donne l'exemple de la pondération.

2- de lui demander ce qui a été fait au sujet de l'amélioration du système de freinage des autorails Billard... »

Le service du contrôle, c'est la force tranquille...

En ouvrant les dossiers des Ponts et Chaussées, c'est notre « Petit Train » que nous cherchions à ranimer. Nous n'avons pas été déçus. Bien loin des vagues souvenirs que le temps pomponne et maquille de rose, le passé dramatique ou drolatique nous a sauté au visage dans sa nudité originelle. Puis, document après document, des silhouettes inattendues ont peu à peu émergé du brouillard où les tenait notre ignorance : celles des ingénieurs chargés du contrôle. Ils étaient déjà là alors que le chemin de fer départemental n'était encore qu'un rêve informe. Ils ont assisté à sa naissance, ou mieux, participé à sa mise au monde. Tels des anges tutélaires, ils l'ont suivi, guidé, encouragé et réprimandé, constamment présents, sur le qui-vive, sévères et indulgents tout à la fois. Et ce qui à nos yeux caractérise ces hommes (il est de fait qu'il n'y a pas de femmes) tient en deux formules : sens de la responsabilité, obsession de la vérité.

Pour mettre en évidence notre conviction, nous avons choisi les situations de crise que sont les accidents. Nous aurions pu disséquer des dossiers moins théâtraux, mais peut-être n'avons-nous même pas eu le choix, le sujet s'est imposé de lui-même.

Jugez-en.

Ce mardi 14 août 1956, peu après 18h, à 700 m de Lacaze, un vieux monsieur de 72 ans rentre ses vaches. Routinières et de naturel paisible, les bêtes n'ont guère besoin, à intervalles réguliers, que d'un bref encouragement de la voix ou du geste de l'homme qui les suit. Il n'a aucune raison de s'inquiéter lorsque la tête du troupeau aborde le passage à niveau, puisque le dernier autorail a dû passer quelque dix minutes plus tôt. C'est seulement en entendant le klaxon retentir derrière lui qu'il comprend qu'aujourd'hui la *Micheline* est en retard, qu'elle se rapproche à 30 ou 40 km/h alors que les dernières bêtes n'ont pas encore dégagé le passage et, évidemment, ne s'inquiètent de rien. Il crie, entame une série de moulinets qui précipitent les animaux dans un petit trot, les presse du bâton au moment où l'autorail commence à émerger du mur de soutènement qui le tenait encore caché. La dernière vache

passé, est passée, ouf ! Mais lui, tout préoccupé d'éloigner ses bêtes oubliées de s'écarter de la voie. Tous freins serrés, la micheline continue sa route et rien ne peut empêcher qu'elle le heurte et le projette au sol, inanimé. Quand l'autorail stoppe enfin vingt mètres plus loin, le paysan gît, inconscient, au milieu de la route.

Très vite les passagers de l'autorail et un grand nombre d'habitants de Lacaze, mystérieusement avertis, l'entourent et le relèvent. Parmi eux, le premier peut-être à tenter de lui porter secours, son propre fils, l'ingénieur Costecalde de la subdivision de Castres-est.

L'un des nôtres, qui depuis des années met tout son zèle à prévenir ce genre de drame, frappé directement. Etrange clin d'œil du destin.

L'ingénieur Guilhem, chargé de l'inévitable enquête ne pourra que constater⁴⁰ :

« [...] pour parcourir la distance de 3 m qui lui permettait de franchir la voie ferrée sans être heurté par l'autorail, [François Costecalde] disposait seulement d'environ 4 secondes à raison de 3 km/h. C'est à peu près le temps que met un autorail pour franchir, à raison de 30 km/h, la distance de 30 m. En faisant varier les vitesses du piéton et de l'autorail dans les limites admissibles, nous jouions sur un laps de temps très court...[...] »

Dédions à François Costecalde, en guise d'épithète, cette page où s'inscrit sa destinée⁴¹ :

« Il est difficile de mettre rigoureusement en équation le mouvement du véhicule dans sa phase de freinage car trop d'impondérables entrent en jeu. Cependant, je crois qu'on peut avoir une bonne approximation de ce mouvement en l'assimilant à un mouvement uniformément retardé.

Dans ce cas :

1- la loi de variation de la vitesse v du véhicule à l'instant t est donnée par la formule suivante dans laquelle γ est la décélération en mètres/seconde/par seconde :

$$v = -\gamma t + v_0 \quad (1)$$

v_0 est la vitesse initiale du véhicule c'est-à-dire celle qu'il possède à l'instant du freinage.

2- la loi de variation des espaces parcourus en fonction du temps est donnée par la formule suivante :

$$e = -\frac{\gamma t^2}{2} + v_0 t \quad (2)$$

Nous connaissons l'espace au bout duquel le véhicule s'arrête ($e =$ distance de freinage = 51 m), c'est à dire l'espace au bout duquel la vitesse est égale à zéro. Nous pouvons en déduire le temps T qui est nécessaire pour qu'il en soit ainsi (en fonction de la vitesse initiale).

En effet, les équations (1) et (2) deviennent, dans ces conditions :

$$(1) \quad 51 = \frac{-\gamma T^2}{2} + v_0 T \quad (2)$$

L'équation (1) donne :

et l'équation (2) devient alors : $51 = \frac{v_0 T}{2}$

ou bien : $T = \frac{102}{v_0}$

De là nous déduisons : $\gamma = \frac{v_0^2}{102}$

Connaissant γ , l'équation $e = \frac{\gamma t^2}{2} + v_0 t$ nous permet de calculer

le temps t que met l'autorail à franchir les 16 mètres qui le séparent de la chaussée.

En effet cette équation devient :

$$\text{ou } v_0 t - 204 v_0 t + 3264 = 0$$

$$\text{d'ou : } t = \frac{102 v_0 - \sqrt{(102 v_0)^2 - v_0^2 \times 3264}}{v_0^2}$$

Nous calculerons le temps t défini plus haut pour $v_0 = 30, 25$ et 20 km/h.

$$v_0 = 30 \text{ km/h} \quad \text{—————} \quad t = 2^{\text{sec}}, 1$$

$$v_0 = 25 \text{ km/h} \quad \text{—————} \quad t = 2, 5$$

$$v_0 = 20 \text{ km/h} \quad \text{—————} \quad t =$$

[...] L'accident est imputable à l'imprudence de la victime. »

Notes

Dans les citations et les documents reproduits, l'abréviation fantaisiste kms/heure, ainsi que l'emploi de majuscules et de textes soulignés, respectent le texte original.

ADT = Archives Départementales du Tarn ; DDE = Fonds (non classé) D.D.E. Castres ; DDE² = Archives D.D.E. Castres ; DDEB = Archives D.D.E. Brassac ; CP = Collection Particulière + n° de liasse.

- 1- Préfecture du Tarn - Arrêté du 5 juillet 1901- ADT VFIL 67.
- 2- Contrôle des Chemins de fer d'intérêt local en construction - Compte moral mensuel mars 1901, ADT VFIL 67.
- 3- L'ingénieur en chef au préfet du Tarn 18 juin 1904, ADT VFIL 67B.
- 4- Le chef des services d'Exploitation V.F.D.M. à l'ingénieur en chef, 12 août 1936, ADT VFIL 60.
- 5- Note de l'ingénieur d'Arrondissement de Castres aux chefs des subdivisions, 25 août 1945, DDE00-8.
- 6- Rapport de l'ingénieur en chef au préfet, 5 juin 1953, DDE²134.
- 7- Rapport des ingénieurs du service du contrôle, 23 octobre 1961, DDE²135.
- 8- Gendarmerie Nationale, Brigade de Lacaze, Procès-verbal n° 139, 8 septembre 1954, DDEB1.
- 9- Gendarmerie Nationale, Brigade de Lacaze, Procès-verbal n° 934, 13 septembre 1954, DDEB1.
- 10- L'ingénieur en chef à l'ingénieur subdivisionnaire, 29 septembre 1954, DDEB1.
- 11- Note de l'ingénieur subdivisionnaire à l'ingénieur d'Arrondissement, 7 octobre 1954, DDE²134.
- 12- Rapport de l'ingénieur adjoint T.P.E., 30 novembre 1928, DDE²137.
- 13- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 29 juillet 1928, ADT VFIL 60.
- 14- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 12 mai 1915, ADT VFIL 60.
- 15- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 14 mai 1929, ADT VFIL 60.
- 16- Avis de l'ingénieur principal, 14 août 1930, ADT VFIL 60.
- 17- Rapport de l'ingénieur ordinaire, 17 juin 1944, DDE²137
- 18- Note de l'ingénieur subdivisionnaire à l'ingénieur d'Arrondissement, 7 octobre 1954, DDE²134.
- 19- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 23 octobre 1961, DDE²135.
- 20- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 24 janvier 1955, DDE²134.
- 21- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 9 mai 1958, DDEB2.
- 22- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 14 novembre 1955, DDE²134.
- 23- L'ingénieur en chef au Sénateur du Tarn, 17 octobre 1922, ADT VFIL 60.
- 24- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 22 juillet 1954, DDE²134.
- 25- Transmission de l'ingénieur en chef au préfet, 30 juillet 1954, DDE²134.
- 26- Avis de l'ingénieur ordinaire, 23 juillet 1954, DDE²134.
- 27- Transmission de l'ingénieur en chef au préfet, 30 juillet 1954, DDE²134.
- 28- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 22 juillet 1954, DDE²134.

- 29- Avis de l'ingénieur ordinaire, 23 juillet 1954, DDE²134.
 - 30- Ministère de la Production industrielle... à l'ingénieur en chef, 29 octobre 1943, ADT VFIL 60.
 - 31- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 18 juin 1954, DDE²134.
 - 32- Avis de l'ingénieur d'arrondissement, 23 juin 1954, DDE²134.
 - 33- Avis de l'ingénieur en chef transmis au préfet, 26 juin 1954, DDE²134.
 - 34- L'ingénieur en chef au chef des services d'Exploitation V.F.D.M., 8 octobre 1953, ADT VFIL 152.
 - 35- L'administrateur-gérant de la S.A.C.F.S. au préfet du Tarn, 12 juillet 1954, DDE²134.
 - 36- Le préfet du Tarn à l'ingénieur en chef, 23 juillet 1954, DDE²134.
 - 37- Note de l'ingénieur en chef à l'ingénieur d'arrondissement, 7 août 1954, DDE²134.
 - 38- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 27 août 1954, DDE²134.
 - 39- L'ingénieur en chef au préfet (confidentiel), 31 août 1954, DDE²134.
 - 40- Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire, 10 septembre 1956, DDEB 1.
 - 41- Brouillon de l'ingénieur subdivisionnaire - n.d., DDEB 1.
-