



# Le tragique destin d'un train de permissionnaires

Saint-Michel-de-Maurienne,  
12 décembre 1917

André Pallatier, *Le Tragique Destin d'un train de permissionnaires. Maurienne 12 décembre 1917*, L'Harmattan, mai 2013, 324 p., illustrations N&B, 33 €.

L'auteur, natif de Saint-Michel-de-Maurienne, ancien proviseur de lycée, s'est décidé à faire toute la lumière sur un événement local marquant, l'accident le plus meurtrier survenu sur les voies ferrées françaises mais aussi demeuré le plus obscur, la catastrophe survenue le 12 décembre 1917 : quittant la gare frontalière de Modane vers 23h, un train de soldats français permissionnaires, devenu incapable de freiner, dévale une pente atteignant 30 pour mille, déraile une quinzaine de kilomètres plus loin, à l'approche de Saint-Michel, puis s'embrase. Le chiffre des victimes est arrêté officiellement au printemps 1919 à 425 hommes dont 277 non identifiés, nombre auquel il faudra ajouter huit soldats morts après hospitalisation et deux chemins chefs-conducteurs.

Après plus de quatre années d'investigations menées au plus près de multiples sources et archives, de souvenirs recueillis auprès de descendants rescapés ou de victimes de l'accident, voici donc une enquête presque définitive, comme une sorte de *procès en révision*, mené avec le souci de croiser les sources, de recouper les déclarations, de se défier des propos d'experts... contradictoires ! C'est en accédant au dossier du jugement de l'affaire par le Conseil de guerre, conservé aux archives du Service historique de la Défense, à ses 228 pièces, que l'auteur a trouvé la matière première essentielle, mais aussi en accédant au dossier authentique du PLM conservé comme une relique dans le coffre-fort du directeur régional de la SNCF de Chambéry...

A. Pallatier s'est attaché à comprendre les thèses des principaux acteurs de la procédure judiciaire, juge, experts, enquêteurs du PLM et directeur du Contrôle administratif, avant de rechercher les res-

ponsables de la catastrophe. Le déroulement des faits est exposé dans l'ordre : en amont de l'accident, puis ses circonstances et ses suites immédiates, les débats contradictoires relatifs aux causes de l'emballement du train, de son déraillement puis de son embrasement, la procédure judiciaire enfin. Avant d'épiloguer sur la littérature relative à l'accident, où rumeurs et contre-vérités ont été érigées en fausses légendes toujours bien vivaces !

C'est avec minutie que l'auteur nous entraîne donc dans le secret du freinage des trains ou cherche à décoder la réglementation foisonnante et confuse qui régit l'exploitation du PLM ! Telle la composition éclectique de ce train, induisant un dispositif disparate de freinage ; où l'on voit la mission délicate des serre-freins confiée à des agents peu accoutumés à cette délicate descente nocturne de Modane à Saint-Michel-de-Maurienne, où l'alternance régulière et rassurante d'accélération sur les pentes et de ralentissements sur les paliers, aurait permis par le recours à des « rampistes » (des serre-freins spécialisés attachés aux lignes à très fortes pentes), d'apprécier mieux l'emballement du train. Telle cette ligne où les emballements de trains, tenus à une vitesse maximum de 40 km,

étaient pourtant coutumiers, où l'historien découvrira trois autres accidents mortels survenus peu après dans le même secteur de Saint-Michel à la mi-mars (p. 89), où les trains de permissionnaires ne devaient même pas rouler à plus de 20 km/h, 25 km/h tout au plus « en cas de retard »...

Au plan technique, il apparaîtra dès la première déclivité une vitesse anormalement passée de 9 km/h à 49 km/h en moins d'un kilomètre,



Les premiers constats après la catastrophe.

Coll. privée L. Girard



Coll. privée L. Girard

Ci-dessus : opération de déblaiement en cours.  
À droite : datée du 30 novembre 1917, l'instruction PLM régissant les trains de permissionnaires.

Chambéry, le 30 Novembre 1917

**PLM**  
 Exploitation  
 11<sup>ème</sup> Section **Ordo-Circulaire N° 354** (1917)

**Trains de permissionnaires... Armée d'Italie.**

Les trains spéciaux de permissionnaires ci-après ont lieu en marche à partir  
 à partir du fait, 30 Novembre 1917, dans le sens de l'Italie vers France, et à l'inverse,  
 1<sup>er</sup> Décembre 1917, dans le sens de France vers l'Italie.

Aller			Retour		
<b>Train M.L. de Modane à Lyon-Saint-Jacques</b>			<b>Train R.M.C. de Chambéry à Annecy-le-Vieux</b>		
Modane	départ	18.00	Chambéry	départ	17.15
Maurienne		22.11	Chalons-sur-Saône		17.32
Chambéry		23.19	Mâcon		19.00
Culoz		0.15	Bourg		19.10
		0.10	Annecy-le-Vieux		19.57
Annecy-le-Vieux		2.01	Annecy-le-Vieux	arrivée	20.56
		8.50	(Voir ci-après marche des trains R.M.C. de Bourg à Annecy-le-Vieux)		
Lyon-Saint-Jacques		11.35			
		11.45			
Lyon-Saint-Jacques	arrivée	6.00			
<b>Train M.C. d'Annecy-le-Vieux à Chambéry</b>			<b>Train R.M.C. de Lyon-Saint-Jacques à Modane</b>		
Annecy-le-Vieux	départ	11.06	Lyon-Saint-Jacques	départ	19.20
Bourg		5.01	Annecy-le-Vieux		21.10
Domavois		6.15	Culoz		23.24
		21	Chambéry		1.22
Mâcon		6.50	Modane	arrivée	7.31
Chalons-sur-Saône		8.36			
Chambéry		9.28			

Bien entendu, toutes les dispositions en vigueur sont conservées. Les trains de permissionnaires ne sont  
 ni soumis à l'Ordo de Service N° 351 S.F. non applicable à ces trains.

première cause chronologique de l'accident, demeurée toutefois une « véritable énigme » (p. 102). Le déraillement tardif du fourgon de tête dont l'attelage avec le tender a rompu, l'empilement des wagons dans une tranchée étroite en courbe et obstruée par un pont, l'incendie qui suivra peu après, seront bien plus faciles à expliquer. Nous ne dévoilerons pas l'issue de ce « thriller ferroviaire » bien reconstitué, conduit comme une contre-enquête où tous les éléments probatoires, documents et auditions, seraient à nouveau examinés. Mais l'auteur a su évoquer comme un anthropologue les étranges coutumes à la marge des règlements et prescriptions. Tel ce sous-chef de gare de Modane, chef de service le 12 décembre, accusé de méconnaître les deux réglementations superposées en vigueur quant au freinage, celle de sa compagnie, et celle spécifique aux trains de permissionnaires ; mais se défendant en évoquant des textes réglementaires si nombreux qu'il n'est pas possible de les connaître tous, ou des pratiques en matière de freinage peut-être en infraction mais jusqu'alors tolérées (p. 220) ; inculpé *in fine* donc pour « méconnaissance et inobservation des règlements » !...

On retrouve, bien illustrée et vérifiée, la thèse du règlement-parapluie explicitée par Pierre Hamp (dans son récit autobiographique *Le Rail*), celle d'un empilement – intéressé mais souvent coupable – de règlements, généraux ou locaux, permanents ou circonstanciels. De quoi permettre à la hiérarchie de se protéger et de pointer le « lampiste » en exhibant un règlement non respecté, ou d'aboutir à des consignes contradictoires, impraticables ; amplifiées en la circonstance par les deux régimes possibles des trains de permissionnaires, assimilés du point de vue de leur freinage, par le PLM, à des trains de voyageurs munis donc du frein continu, par l'Armée à des trains de marchandises, qui en sont dispensés. On comprend comment l'avocat des six agents inculpés saura exploiter ces contradictions ! Et au-dessus des autorités mêlées à la procédure judiciaire, A. Pallatier défend l'idée que la guerre se poursuivant, une sorte d'union sacrée ne pouvait opposer l'armée et le PLM devant un tribunal.

Autre enquête approfondie, comment le chiffre des victimes fixé officiellement à 425 au printemps 1919 s'est-il transmué puis perpétué en plus de 800 victimes !... La censure militaire y a contribué en instituant un *black-out* total dans l'information nationale, le communiqué laconique de l'agence Havas n'évoquant ni le lieu ni le nombre de victimes... Par contre, la *Gazette de Lausanne* publiera

24 heures après l'accident une dépêche, estimant de « 800 à 900 morts » le nombre de victimes, information relayée par la presse suisse francophone et allemande, « enjeu pour les deux camps ennemis » (p. 256). Un bilan faux, mais repris par la presse locale lors du 20<sup>e</sup> anniversaire de la catastrophe en 1937. Puis par divers auteurs. Tel Jean-Louis Chardans, amplifiant erreurs et contre-vérités dans une revue d'histoire grand public<sup>1</sup>, malheureusement de multiples fois plagié<sup>2</sup>. Tel Jacques Perraud<sup>3</sup> évoquant la présence d'un peloton militaire faisant obstacle aux secouristes civils pour préserver quelque secret militaire, ou encore un auteur piémontais n'hésitant pas à écrire dans un livre récent et par ailleurs bien documenté qu'il n'y aura « ni enquête, ni recherche de responsabilité » !

Dans ce livre fort bien écrit, le lecteur profane bénéficiera d'explications pédagogiques toujours claires, comme il appréciera les rares photos de la catastrophe, retrouvées auprès de Leonisa Girard, la belle-fille du mécanicien du « train fou ».

Au total, voici donc un livre qui fera référence dans l'histoire des accidents ferroviaires, un continent sous-développé en France ! Un livre se prêtant aussi au débat : on peut reprocher l'attention rapide consacrée à l'identité des experts convoqués, du Contrôle ou du PLM, où pouvaient jouer de sourdes connivences. Un livre se prêtant aussi à des prolongements : depuis la remise de son manuscrit à l'éditeur, d'autres informations sensibles sont parvenues à l'auteur, que son livre suscitera très certainement encore ...

Georges Ribeil

1. « Le train fou de Saint-Michel-de-Maurienne », *Historia*, n° 311, octobre 1972, pp. 137-147.
2. Auteur d'un fameux Dictionnaire des Trucs (Les Faux, Les Fraudes, Les Truquages), édité par Jean-Jacques Pauvert en 1960. On n'ira pas jusqu'à le soupçonner de s'être comporté en la matière comme les truqueurs et faussaires professionnels dénoncés dans son ouvrage.
3. « La catastrophe de Saint-Michel-de-Maurienne/Hommes 40 - Chevaux 8, Morts 800 », *Connaissance du Rail*, octobre 1990, n° 117.
4. Sont considérés comme auteurs mieux informés deux « professionnels » des choses ferroviaires, Michel Domenech, ancien directeur régional de la SNCF à Chambéry, conférencier en mai 1985 à l'Académie de Savoie puis publié plus tard (*La Voix du Cheminot ancien combattant*, 3<sup>e</sup> trimestre 2003, n° 429), et Bruno Carrière dans *Rail Passion* (« La tragédie du train fou de Saint-Michel-de-Maurienne [12 décembre 1917] », n° 12, novembre 1996).