Faits divers

ACCIDENTS DE CIRCULAT SUR LA LIGNE DES

Depuis le passage de la voie ferrée, notre région du Haut-Bugey a été marquée par divers accidents plus ou moins graves survenus sur ces voies, chacun ayant abondamment alimenté les pages des journaux de l'époque.

Seront relatés dans cet article les accidents les plus importants, les plus spectaculaires de notre histoire locale.

N'oublions pas qu'au XIXe siècle la construction de ces lignes ferroviaires a été la cause de nombreux accidents du travail car les moyens de prévention étaient dérisoires ou inexistants.

Les archives de l'époque relatent notamment la fin tragique d'Étienne Trinquet : dans le tunnel de Mornay, M. Étienne Trinquet, ouvrier mineur travaillant de nuit, a été retrouvé mort le 7 mai 1872. Il était sur un échafaudage à l'exécution d'un cintre de voûte. Est-il monté sans lampe sur cet échafaudage ? A-t'il mis le pied en dehors du plateau (plateau de bois de 0,65 à 0,75 m de large à une hauteur de 3,20 m) ? S'était-il tout simplement endormi ? Il a été retrouvé mort vers minuit, *« la fracture constatée à la base de son crâne a témoigné de son décès immédiat. »*

Lorsqu'un ouvrier était accidenté ou tué au travail, on pouvait lire dans les comptes- rendus rédigés à l'époque *« le malheureux a été victime de son imprudence »*. L'affaire était classée !

ACCIDENTS ENTRE BOLOZON ET NURIEUX

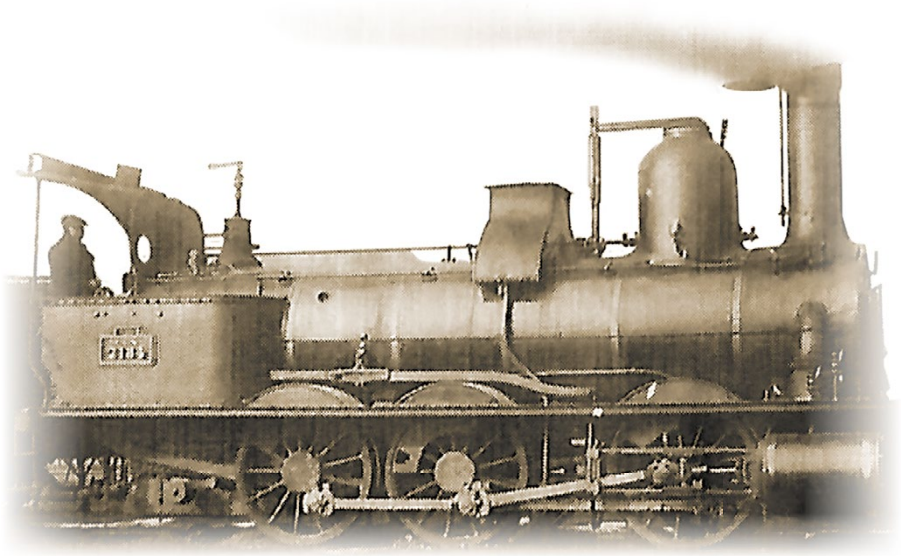
Il est rappelé que le tunnel de Mornay ou du Berthiand, d'une longueur de 2 590 m, dont le creusement a débuté en octobre 1870 côté Bourg et le 11 août 1871 côté Bellegarde, a été ouvert au service commercial le 29 mars 1877. L'inauguration de la ligne Bourg-La-Cluse a eu lieu le 2 avril 1877.

Rejoignant le tunnel, le viaduc de Cize-Bolozon, où se superposent au premier étage une route et au second le chemin de fer à plus de 50 mètres au-dessus de la rivière d'Ain, a été achevé en 1875. Pour barrer la route aux allemands, le viaduc a été dynamité par les maquisards le 12 juillet 1944 et s'est complètement écroulé alors qu'une seule arche devait sauter. Il a été reconstruit en 1949-1950 permettant à nouveau le passage ferroviaire et routier à partir de mai 1950.

TION
CARPATES

Danielle PELLEGRINI-MICHAUD

Catastrophe du tunnel de Nurieux (Mornay), le mardi 30 mai 1922



Dès la mise en service du tunnel, deux caractéristiques posent des problèmes pour son exploitation :

- La présence de nombreuses sources, l'eau arrivant dans le tunnel par des failles et autres conduits karstiques.

- La ventilation naturelle insuffisante pour supprimer la fumée des locomotives à vapeur, entraînant des risques élevés d'asphyxie des agents et des voyageurs.

C'est justement l'insuffisance d'aération qui a causé le dramatique accident du 30 mai 1922, provoquant la mort par asphyxie de sept agents qui accompagnaient le train.

Ce jour-là, le train de marchandises 8957 part de Bourg en direction de La-Cluse avec huit employés, mécaniciens et chauffeurs à son bord. Le train est lourd, la vitesse n'est pas élevée compte-tenu de la forte montée pour arriver au tunnel de Nurieux. Soudain la locomotive en surchauffe s'immobilise sous le tunnel, dégageant une grande quantité d'oxyde de carbone.

Le chef de gare de Nurieux, inquiet du retard du train envoie un poseur en reconnaissance. Celui-ci ne revenant pas, il pressent le pire et envoie un autre agent. Ce dernier retrouve le poseur près d'une source dont l'eau lui a certainement sauvé la vie et tous deux sortent rapidement du tunnel pour demander du secours. Le poseur raconte ainsi ce qu'il a vu : « *Je me suis avancé à grands pas dans le tunnel, pressé de découvrir le train en panne. Je suis monté sur la machine et j'ai vu le chauffeur R. abattu devant son foyer éteint. Le mécanicien D., la main crispée sur la main-courante du marchepied, avait la tête sur le tablier de la machine,*

penchée au dehors sans doute pour chercher un peu d'air frais. Je les ai secoués… et voyant qu'ils étaient morts, je suis descendu et je me suis mis à courir pour aller chercher du secours. Mais la tête me tournait, je suffoquais et pris de panique, galvanisé par le souffle de la mort, je me suis enfui à toutes jambes. Je n'en pouvais plus. J'allais m'effondrer lorsque j'ai aperçu dans un trou une petite source. Je me suis jeté dans cette cavité et j'ai bu un peu d'eau qui m'a ranimé. »

Sur les huit agents du train, seul un mécanicien gravement blessé a survécu. Le rapport du Ministère des Travaux Publics, par l'enquête qui suivra, résumera bien les circonstances de leur mort : « *Il semble que les malheureux agents du train de marchandises aient voulu faire plus que leur devoir ; au lieu de se borner à couvrir leur convoi et à aller aussitôt quérir du secours, ils se sont attardés à vouloir remettre le train en marche ; la fumée a vaincu leurs efforts* ». L'accident a été provoqué par le manque d'eau dans la chaudière de la machine de tête entraînant la fusion des plombs de sécurité. Cela a libéré automatiquement le peu d'eau restante qui, en tombant sur le foyer pour l'éteindre afin d'éviter de brûler la chaudière, a dégagé une énorme quantité d'oxyde de carbone provoquant fatalement l'asphyxie de tous ceux qui ont respiré ce gaz.

Mais cette tragédie ne s'arrête pas là : un train de voyageurs qui circulait dans la même direction vient percuter le convoi en panne, dans l'obscurité du tunnel, provoquant le déraillement de la machine de queue. Étant donné la faible puissance des locomotives à vapeur de l'époque, les pentes importantes de cette ligne des Carpates nécessitaient la présence de deux de ces locomotives pour les convois lourds : l'une tractant et l'autre poussant.

Dans cette collision, seul le mécanicien a la clavicule brisée et de fortes contusions, les voyageurs n'étant que très légèrement blessés. Tous évacuent le train et ce sont eux qui découvrent les six cadavres à l'arrière du train de marchandises ; le septième agent a été retrouvé mort à 60 mètres devant la locomotive de tête.



■ *Usine de ventilation*

Cette catastrophe a entraîné très rapidement la construction d'une usine de ventilation au-dessus de l'entrée du tunnel de Mornay côté Nurieux, laquelle devint opérationnelle en 1924. Deux immeubles ont été construits à proximité pour loger les agents chargés du bon fonctionnement du ventilateur. Avec l'arrivée des machines diesel, cette usine de ventilation a été supprimée par autorisation du 20 mai 1955. Les installations seront enlevées le 18 janvier 1956 mais le bâtiment ne disparaîtra qu'en 2008.

Train en feu sous le tunnel de Mornay, le vendredi 2 mai 2003

Il est près de 19 heures, ce vendredi 2 mai 2003, le train TER Bourg-en-Bresse - Oyonnax aborde le tunnel de Mornay, quand quelques passagers de l'avant-dernier wagon voient sortir de la fumée sous les parties basses du train.

Des voyageurs tirent le signal d'alarme, apercevant aussi des flammes commençant à envahir le compartiment. Le train s'immobilise alors à environ 250 mètres après l'entrée du tunnel, coté Bolozon. Le conducteur et le contrôleur guident les quinze voyageurs vers la sortie, sans céder à la panique ; tous ressortent indemnes alors que la rame est immobilisée sous le tunnel.

L'extinction du sinistre a été gênée par un accès au tunnel très difficile. L'épave calcinée a été évacuée le lendemain à très faible allure vers Villereversure, les techniciens craignant que le wagon ne s'affaisse complètement ou encore qu'il endommage les voies.

La question s'est posée sur les causes de ce sinistre survenu sur la future voie à grande vitesse Paris-Bourg-Genève et a alimenté les critiques des riverains opposés à ce projet de TGV. Il semblerait que ce soit un câble ayant chauffé sous le compartiment électrique d'un des wagons qui ait provoqué l'incendie.

Enfin, le pire a été évité, tous les voyageurs en sont sortis indemnes.



Deux wagons dans un jardin à Bolozon, le 29 septembre 2007

Que s'est-il passé ce jour-là près du viaduc de Bolozon ?

Probablement par suite d'un mauvais ancrage, deux wagons se sont écrasés sur la route en contrebas du viaduc pour terminer leur course dans le jardin d'une habitation près du bar « Le Saint-Éloi ». Ces wagons servaient à transporter du matériel pour les entreprises qui s'employaient aux travaux de modernisation de la ligne des Carpates. Ils auraient suivi les rails de la ligne, puis au niveau du viaduc, à l'endroit où les rails ont été retirés, ils ont continué tout droit pour finalement s'écraser plus bas dans un bruit infernal.

Il a fallu employer les grands moyens, une grue de 300 tonnes et autres gros engins, pour relever ces wagons d'environ 60 tonnes de leur position inconfortable. Heureusement cet accident spectaculaire n'a fait aucune victime, aucune personne ni véhicule passant à cet endroit à ce moment-là ; les voisins ont eu une belle frayeur, en voyant tomber les wagons, ils n'en croyaient pas leurs yeux !

M. le Maire présent sur les lieux a déclaré « *On a été tout près d'assister à une véritable catastrophe* ».



DÉRAILLEMENT AU LAC DE SYLANS, LE JEUDI 1er AVRIL 1954

« *C'est pas la peine d'attendre votre train, la machine elle est dans le lac !* », voilà ce que vient de dire un cycliste de passage au chef de gare de Charix-Lalleyriat, le 1er avril 1954. Même au restaurant du bout du lac on ne croit pas à cette blague du 1er avril ! Et ce n'était pas un poisson d'avril !

Vers 16 h 30, ce jour-là, le train MV (marchandises-voyageurs) 4319, assurant le parcours Morez-Saint-Claude-La-Cluse-Bellegarde arrive à la sortie du tunnel de Sylans ; la visibilité est très réduite du fait du mauvais temps et du peu d'éclairage donné par les deux fanaux à pétrole fixés devant la machine. Le mécanicien aperçoit au dernier moment les rochers tombés sur la voie après un violent orage, il freine aussitôt mais l'impact est brutal, des rochers sont traînés sur une centaine de mètres, l'un suffisamment gros fait soulever la machine et la fait dérailler. La locomotive dévale le talus en direction du lac. Tout l'avant jusqu'à la cabine se retrouve dans le lac, couché sur le flanc gauche. L'équipe de conduite en est quitte pour une belle frayeur, le mécanicien pour un bain forcé dans les eaux glacées.

Aucun blessé n'est à déplorer parmi les voyageurs, la voiture qui les transportait, bien que sortie des rails, était restée sur le ballast.


La première tentative est restée vaine
au lac de Sylans où les pêcheurs...
...de locomotive étaient montés trop fin
On pense redresser la machine aujourd'hui avec un nouveau câble

Malgré des conditions atmosphériques très mauvaises, un personnel important s'est employé le lendemain à remettre la voie en état, effectuer les vérifications de sécurité, remettre les wagons sur les rails et le vendredi 2 avril à 18 h 55, un train passait sur le lieu du déraillement.

La machine, quant à elle, est restée près de 7 mois dans le lac, constituant une attraction pour les balades familiales du dimanche, dont se serait bien passé la S.N.C.F.

Au moyen d'un matériel de relevage performant et de travaux préliminaires, il faudra sept jours, du 22 au 28 octobre 1954, pour que la machine se retrouve enfin sur les rails. Compte-tenu de l'ampleur des réparations à effectuer, elle finira sous le feu des chalumeaux.

Depuis la construction du chemin de fer dans notre région, du fait de son tracé en montagne, de nombreux évènements d'origine naturelle sont survenus, sans avoir fait de victimes : glissements de terrain, chutes de rochers (causés aussi par des tirs de mines rendus nécessaires à la construction de l'autoroute A 40) entraînant l'installation de filets de détection d'éboulements encore visibles aujourd'hui.

L'ouverture de l'autoroute A40, la fameuse « autoroute des Titans », a sonné le glas de la ligne des Carpates. Il ne passe plus que des T.G.V. pour des allers-retours quotidiens PARIS-GENEVE et quelques T.E.R.

Les charmantes petites gares qui ont accueilli tant de voyageurs se sont transformées soit en bureaux, soit en appartements ou même en gravats sous les coups d'une pelleteuse. Les autocars ont pris le relais du transport local.

Et même les vaches ne sont plus là pour regarder passer le train, elles préféraient les trains à vapeur plus spectaculaires ! ■



Bibliographie

– Articles parus dans le journal « Le Progrès ».
– CARMELLE Olivier-Véronique PONT-CARMELLE « La ligne du Haut-Bugey », octobre 2010.
– JOUD Gérard « Historail » octobre 2017.
– VILLEMINOT François « Les carnets de la ligne Bourg- Oyonnax » Monographie 1989.

Un remerciement tout particulier au regretté M. Joud, Président du Musée du Cheminot d'Ambérieu-en-Bugey, sans lequel cet article n'aurait pas été aussi détaillé.