

## 1913 – DERAILLEMENT du TRAMWAY CAGNES – GRASSE

### D'abord, un peu d'histoire :

C'est le 25 février 1874 que Nice, par délibération signée par monsieur le Maire MALAUSSENA, décide de la concession pour la ville d'un réseau de tramway. D'abord hippomobile, il sera par la suite étendu, utilisant même la vapeur, notamment pour le transport des marchandises vers le port, et enfin électrifié à partir de 1900.

L'ouverture de la voie ferrée métrique Nice/Puget Théniers en 1894, va permettre l'implantation de nouvelles lignes de « Tram » qui perdureront jusque dans les années 1930.

A l'aube du premier conflit mondial, ce moyen de transport en commun, très prisé, couvre une grande partie de nos Alpes Maritimes avec ses nombreuses lignes : Cannes-Grasse, Cannes-Vallauris-Antibes, Cagnes-Grasse, Cagnes-Menton, Cagnes-Vence, Menton-Sospel, Nice-Contes, Nice-La Grave de Peille, Nice-Levens, et « l'antenne » Pré du Lac-Le Bar.

Puis sont reliées au réseau Sud France (l'actuel train des pignes) les lignes de St-Martin Vésubie (1909), St-Sauveur sur Tinée (1912), Guillaumes Haut Var (1923) et Roquestéron (1924).

Parmi les grands projets, seules les lignes de Thorenc et de Peïra Cava ne seront pas réalisées. Au total pas moins de 144 kilomètres de voies ferrées, sans compter les réseaux de trains : Cannes-Vintimille, Cannes-Grasse, Nice-Digne, Colomars-Draguignan-Meyrargues, puis ouverte entre les deux guerres, la ligne Nice-Tende-Cuneo.

Alors, en cet automne 1913, quel fabuleux moyen de transport comme d'évasion dominicale que ces rames à une, deux, trois ou quatre voitures qui permettent de découvrir des horizons nouveaux comme de véhiculer de nombreuses marchandises.

## **L'accident :**

En cette soirée du mercredi 17 septembre 1913, le tramway parti sous une pluie battante de Pré-du-Lac file à vive allure, sur les pentes sinueuses qui séparent Roquefort de Villeneuve-Loubet, pour rejoindre la gare de Cagnes.

Composé de deux motrices et deux remorques, le convoi transporte, parmi ses passagers, de nombreux chasseurs alpins de la 57<sup>ème</sup> Brigade, qui rentrent de grandes manœuvres.

Il est un peu moins de sept heures, le train s'emballe, son conducteur Louis AGNELLY et le Wattman LOTARDI tentent de bloquer les freins. Poursuivant sa folle route, le convoi aborde vivement la courbe qui précède le viaduc des Vignes enjambant un ravin d'une vingtaine de mètres de profondeur, les attaches se rompent et pendant que la première voiture va buter contre le parapet, les trois autres vont s'abîmer en miettes dans le vallon d'où montent bientôt des râles d'agonie et des cris de détresse.

C'est la nuit, la nuit noire, embrumée, il pleut et les rescapés se demandent s'ils ne sont pas l'objet du plus sinistre des cauchemars.

Notre département des Alpes Maritimes vient de vivre, sur cette terre de Villeneuve Loubet, la plus grande catastrophe ferroviaire de son histoire.

## **L'alerte :**

Dans cette campagne déserte, pas facile de trouver de l'aide, alors, pendant que quelques valides s'empressent auprès des blessés, les autres courent vers les endroits où l'on peut trouver du secours.

Des bastides environnantes arrivent de braves gens pendant que d'autres se précipitent vers les villages où le téléphone et le télégraphe ont tôt fait de transmettre l'affreuse nouvelle à Nice, Cagnes et Grasse. Un sergent fourrier du 21<sup>ème</sup> régiment de Chasseurs emprunte même une bicyclette pour rejoindre Villeneuve-Loubet.

## Premiers secours :

Passager, de la voiture de tête heureusement miraculée, le Docteur DE ALBERTI descend avec une poignée de chasseurs dans le lit du torrent et prodigue ses soins à quelques blessés avant de les faire remonter. Des paysans, accourus à la hâte, soulèvent les planches et les pierres pour dégager les victimes gémissantes enchevêtrées avec les morts.

Peu à peu, on s'organise, pour regrouper les blessés sur la route. Au milieu des survivants hagards, Les Docteurs PASQUALINI de Villeneuve et CHEVALIER de Cagnes sont bientôt secondés par leurs confrères PONS et LAURENT arrivés de Nice avec « *la voiture d'ambulance de l'automobile club* ».

C'est dans cette ambiance de désolation que se présentent les deux automobiles du détachement des Sapeurs-Pompiers de Nice, détachement commandé par le Capitaine CONSTANTIN et le Lieutenant POUILLAN, ce groupe est bientôt rejoint par le Préfet André DE JOLY.

Puis arrive « *l'auto du service d'ambulance du parc d'artillerie avec le matériel de pansement du 2<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> d'artillerie* ».

## Difficiles dégagements :

Je vais laisser parler les mots de l'époque :

*« A la lueur des torches des pompiers, des lampes à acétylène et des lanternes réquisitionnées un peu partout, on travaille. Mais il est très pénible de dégager les blessés. Les trois voitures se sont renversées les unes sur les autres et la terre détrempeée s'enfonce sous leur poids qui dépasse trente tonnes. La pluie fait rage, le vent qui siffle en rafales à travers les arbres trompe ceux qui cherchent les blessés, tâtonnent dans l'obscurité et sont guidés par les plaintes.*

*Peu à peu, cependant, au prix de mille efforts, on arrive à retirer les blessés qui gisent pêle-mêle avec les morts. Quelle grande quantité de soldats ! Tous, le visage affreusement contracté, éclaboussé de leur sang ou de celui des autres victimes, réclament des soins et pleurent. A chaque mouvement qu'on leur fait faire, au moindre choc qu'ils ressentent, ce sont des hurlements. Puis parmi les blessés, il y en a qui appellent leurs camarades, ils ont des yeux étranges, hagards et semblent ne rien comprendre à ce qui s'est passé.*

*Le fond du petit vallon est déjà tout rouge de sang et les ombres gigantesques que les torches projettent ajoutent encore à l'horreur. »*

A trois heures, après le dégagement des blessés, le Préfet décide de suspendre pour la fin de la nuit, le déblaiement et la recherche des cadavres bien qu'il reste un wagon à dégager.

### **Le transport des blessés :**

Difficile de nos jours, d'imaginer pareille évacuation de victimes... Toutes les voitures particulières disponibles sont réquisitionnées (y compris celle des journalistes de l'éclaireur de Nice). Les blessés couchés sur les banquettes se retrouvent pour certains à l'hôpital de Grasse, pour d'autres dirigés vers Nice, et les moins touchés sont « provisoirement » installés dans un hôtel de Cagnes en attente du retour des autos... Les cas les plus graves sont directement transportés sur Nice par « *voiture d'ambulance* ».

Un tramway est même affrété pour conduire les blessés de Cagnes vers Nice où la voie du « tram » passe juste devant l'hôpital, Place DEFFLY... Ce convoi y arrive à trois heures du matin...

A l'hôpital Saint Roch, tout s'organise pour accueillir au mieux les accidentés ; internes, infirmiers, panseurs, sœurs de charité se dévouent sans compter sous la direction du docteur ROSSO, chirurgien et du docteur POUILLAUDE, Médecin chef de l'hôpital militaire.

Une salle de l'hôpital est transformée en morgue pour pouvoir recevoir les dépouilles qui, sur les lieux de la catastrophe, sont déposées dans des fourgons hippomobiles militaires.

### **Le relèvement du dernier wagon :**

C'est une manœuvre bien complexe que doit conduire le Capitaine CONSTANTIN : pouvoir, avec le matériel de l'époque, relever la lourde carcasse de ferrailles tordues qui formait la plateforme du dernier wagon, afin de retirer les derniers corps.

Pour compliquer le tout, en ce matin du 18 septembre, il pleut et le sol détrempé s'enfonce sous le talon...

Travaillant de concert avec les hommes du 7<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie, nos pompiers installent de lourdes poutres amarrées aux vestiges du châssis, placent un câble sous ces dernières et après avoir fixé le dispositif à des arbres solides, tirent depuis le haut...

L'appareil permet de soulever la charge, qui prudemment est calée, centimètre par centimètre... jusqu'à venir reposer « de côté » sur un gros pin dont la cime s'abat sans heureusement causer de mal. La manœuvre est réussie, les derniers corps sont rendus aux hommes...

## **Le bilan et l'enquête :**

17 morts et 40 blessés ... L'armée paye un lourd tribut : 12 soldats décédés et 33 blessés. La ville de Nice organise des funérailles militaires en grande pompe avec défilé et convoi pour accompagner jusqu'à la gare les cercueils des dépouilles disposés deux à deux sur des affûts d'artillerie tirés par quatre chevaux et recouverts des Couleurs Nationales.

L'enquête s'attelle à démontrer que la rame était « archi bondée » de voyageurs engendrant un poids trop lourd sur une voie trop étroite, qu'après la halte du colombier le convoi roulait trop vite sur des rails rendus glissants par la pluie, et que la tentative de freinage avait peut-être concouru à la dislocation du train.

Le wattman est arrêté et inculpé d'homicide par imprudence.

## **Et nos pompiers ?**

Salués par la presse du 19 septembre :

*« Nous avons déjà parlé de tout le dévouement dont a fait preuve le corps de Sapeurs Pompiers. Si chaque homme a agi avec courage et énergie, il convient également de féliciter les chefs, le Capitaine Constantin et le Lieutenant Poullan qui ont apporté beaucoup de clairvoyance et de rapidité dans l'organisation des secours. Parti, avant-hier soir de Nice, un détachement de 15 hommes avec matériel complet a organisé les premiers secours et est resté sur les lieux, sous la pluie jusqu'à 3 heures du matin. Hier matin, un nouveau détachement de 35 hommes, a été envoyé sur les lieux et jusqu'à 4 heures du soir, a travaillé avec acharnement. Monsieur De Joly, Préfet, qui assista aux travaux de secours a été très satisfait du dévouement et du courage dont ont fait preuve nos braves Sapeurs Pompiers. »*

Et dans un courrier du 18 octobre 1913 adressé par le Ministre de la Guerre à Monsieur le Préfet :

*« En me rendant compte de l'état de santé des militaires blessés dans la catastrophe survenue à Villeneuve Loubet, le Directeur du Service de Santé du 15<sup>ème</sup> Corps d'Armée signale que le personnel tout entier de l'hôpital de Nice a secouru et soigné nos soldats avec un dévouement digne d'éloges, et que la compagnie des Sapeurs Pompiers de Nice et le personnel de la Compagnie des tramways se sont multipliés pour assurer la recherche et l'évacuation des blessés. (...) J'ai l'honneur de vous prier de transmettre à tous ceux qui ont coopéré au sauvetage de nos soldats mes vives félicitations avec le témoignage de toute ma gratitude. »*

### **A propos des illustrations qui suivent cet article :**

Il était difficile de trouver, à propos de cette catastrophe, des clichés utilisables autres que des photos soumises à droits.

Alors, pour vous offrir une idée exacte de nos tramways de l'époque, et surtout vous permettre d'imaginer les difficultés rencontrées par les secours, vous trouverez quelques images issues d'un rapport d'expertise, photographiées par le Caporal/Chef J.G. BOUILLON, grâce à l'aimable concours de Monsieur Alain BOTTARO du Service des Archives Départementales des Alpes Maritimes, Conservateur, chargé des relations avec le public.

Ces clichés concernent l'accident du tramway n° AB 153 sur la ligne Cagnes-Vence, au lieu-dit « les meilleres » entre Vence et St Paul, le 28 novembre 1924 à 6 heures 30 (15 blessés dont 4 sérieux).

### **Pour conclure : Petit itinéraire de découverte...**

Si vous aimez à découvrir notre superbe arrière pays, je vous propose au fil de vos promenades, de retrouver les vestiges encore bien visibles des superbes infrastructures de notre réseau des « Tramways des Alpes Maritimes », dont les plus célèbres restent « le pont de la mariée » juste avant Guillaumes, et le viaduc circulaire du Caramel sous Castillon le Neuf.

Il y en a bien d'autres... Gares de : Daluis, Pont de Clans, Rochebelle, Marie, Rimplas ou terminus de Guillaumes (l'actuelle pharmacie du village).

Il y aussi ces ponts magnifiques comme à Monti, St Sauveur, Tourette-Levens, St Jean la Rivière ou celui miné durant la guerre à Peillon. Sans oublier le superbe tunnel de Castillon emprunté aujourd'hui par la pénétrante Menton-Sospel.

Et puis, ces chemins aujourd'hui déferrés et envahis par la végétation mais qui au hasard d'une courte marche peuvent permettre de rêver...

Imaginer cette époque où « aller à Nice » était un grand voyage... mais quel progrès... 8 heures 30 pour faire Roquebillière-Nice par diligence en 1867, 2 Heures 30 pour aller de Roquebillière à Plan du Var à 11,3 Km/h de moyenne en 1909... En tramway.

*Alain BERTOLO*

*Janvier 2007*

