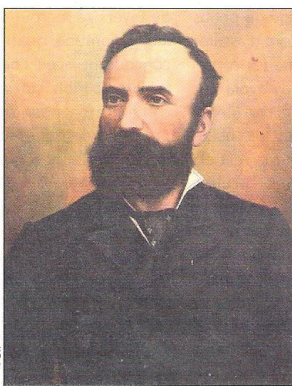


Accidents ferroviaires en série à Moirans

par Georges Salamand

MÉMOIRE
 (1889-1891)

Ce 15 juillet 1889 on apprenait, à la lecture de la presse parisienne et singulièrement du journal *Le Temps*, une terrible nouvelle : « Samedi 13, à 9 heures du soir, à l'arrêt ferroviaire de Moirans (Isère), le train 329 en direction de Valence ayant du retard, le chef de gare va prévenir par signaux le mécanicien du train de marchandises venant de Voiron de stopper son convoi... Hélas, le mécanicien BRO SSE ayant trop « chauffé » sa machine lors de l'arrêt de Voiron, malgré les freins serrés, la vapeur renversée et le sablier ouvert, sera dans l'incapacité de stopper son lourd convoi... ». Voyant débouler le train, un employé de la gare de Moirans aura un mauvais réflexe. Ayant fait partir le 329, il va s'écrier à l'intention des voyageurs : « Sauvez-vous, vous êtes perdus ! ». Cinq voyageurs paniqués sauteront en marche, ils seront les cinq seules victimes, décédées des suites de la collision inévitable. Le tamponnement par l'arrière fera en outre quinze blessés. Le mécanicien et le chauffeur du train tamponneur se retrouveront sains et saufs, ayant eu le réflexe de s'étendre sur le tas de charbon de leur tender. Deux ans plus tard, à 1 500 mètres de la gare de Moirans dont la construc-



Jean-Baptiste Dumay.

tion venait d'être terminée, il est 15 h 54 ce 26 octobre 1891 lorsqu'un convoi de quatorze wagons, dont douze de voyageurs, quitte les rails, à la hauteur du cimetière de la ville « au bas de l'infamale descente ». Sept wagons en bois vont s'intriquer les uns dans les autres. Aussitôt *Le Petit Parisien* et *La Lanterne* annonceront entre 40 et 70 victimes. En vérité, trois personnes « seulement » trouveront la mort dont une artiste-peintre de Saint-Martin-d'Hères, M^{me} DETROYAT, et un ingénieur grenoblois, M. PRÉVOST.

Mais ce dernier accident causera une immense émotion dans le pays, tant et si bien que le 29 octobre suivant, le député de l'Isère, Aristide REY - frère du plus célèbre Édouard, maire de Grenoble - interpellera à la Chambre le Gouvernement en la personne du ministre des Travaux publics, Yves GUYOT, et avec le soutien de l'élé d'Extrême-Gauche, Jean-Baptiste DUMAY. La maladresse verbale du ministre n'arrangera rien puisque ce dernier estimera qu'à l'origine de ce nouvel accident, se trouvait le fait que « ce train était tiré par deux locomotives qui ne marchaient pas à la même vitesse ! ».

Sous les quolibets des élus de droite, DUMAY va cependant lier la fréquence de ces accidents ferroviaires - plus de 180 accidents graves en une année - au fait que les compagnies ferroviaires venaient, par souci d'économie, de révoquer 838 agents de conduite, remplacés par 150 néophytes inexpérimentés (J.O du 30 octobre 1891) ; le ministre soutenant qu'il fallait surtout responsabiliser les agents, néanmoins surchargés par des journées de seize heures, aux problèmes de sécurité.

« La Générale » sans mécano !

Les faits sembleront bientôt lui donner raison si l'on en croit le *Journal des Débats* du 4 juillet 1893, soit moins de deux ans après le dernier accident : « Hier, un train venant de Grenoble s'arrêtait à Saint-André-le-Gaz et la locomotive était dételée pour prendre de l'eau. Le mécanicien et le chauffeur étaient descendus sur la voie ; le frein qui retenait la locomotive s'étant desserré, celle-ci partit seule en direction de Lyon... On comprend l'émotion du chef de gare qui prit les mesures nécessaires en télégraphiant aussitôt aux différentes gares : La Tour-du-Pin, Cessieu, Bourgoin etc. À La Tour-du-Pin, on mit des fagots en travers des rails, mais la locomotive brisa l'obstacle. À Cessieu, de même. La locomotive poursuivait son chemin à une vitesse folle... À Bourgoin, le chef de gare prit des mesures et fit placer des traverses sur la voie sur laquelle était signalée la locomotive afin de la faire dérailler... C'est ce qui est arrivé. Seules les roues de devant sortirent des rails, mais l'autre voie n'a pas été obstruée. On a évité ainsi de grands malheurs et il est même étonnant que dans sa course vertigineuse, la locomotive n'ait provoqué aucun accident soit aux gares, soit aux passages à niveau ». Quelle aventure !



Le déraillement de Moirans.

LES AFFICHES DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ