

Le lundi 26 juin 1944, le train 106, sur la ligne de la Galoche, déraile. Le bilan est lourd : 12 morts, une soixantaine de blessés dont 20 graves.

Un amas de tôles, des corps sans vie et des blessés par dizaines. Le vacarme du terrible choc laisse place à un silence assourdissant. Celui du chaos. Le lundi 26 juin 1944, aux environs de 15 h 30, le train 106 effectuant le trajet entre Dunières et Lavoûte-sur-Loire, sur la ligne de la Galoche, vient de dérailler juste avant le viaduc de Chavalamard, sur la commune de Saint-Julien-du-Pinet.

Une affluence jamais vue

Lancées à vive allure, trop vive allure même, et bien trop chargées compte tenu de la pente, quatre des cinq voitures quittent la voie. Le message d'alerte est envoyé près d'une heure plus tard à l'ingénieur-directeur installé en gare de Dunières, par le chef du train : « Train 106 a déraillé au Kil. 128 473. Quatre voitures sont avariées et des voyageurs blessés, demande train de secours ».

Pour comprendre la catastrophe, il faut remonter quelques heures auparavant. En gare de Dunières, les Stéphanois sont nombreux à avoir fait le déplacement jusqu'en Haute-Loire à la recherche de nourriture. Les temps sont durs en pleine Seconde Guerre mondiale et Saint-Étienne vient de subir un bombardement un mois auparavant. Ce 26 juin 1944, chargés de denrées alimentaires (lard, pain, lentilles...), les Ligériens ne peuvent pas regagner la capitale forézienne par l'habituelle ligne PLM car le maquis a fait sauter le viaduc de la Semène, entre Saint-Didier-en-Velay et Pont-Salomon. Seule solution : emprunter la Galoche pour retrouver la ligne Le Puy\Saint-Étienne. Le petit train se voit dès lors pris d'assaut, une affluence jamais vue. Les témoignages d'époque rapportent qu'il progressait au pas dans les montées tant il peinait à gravir les difficultés du fait de son poids. A Yssingaux, une nouvelle masse de voyageurs monte dans les wagons et des voitures doivent être rajoutées. Dans le rapport sur le déraillement, l'ingénieur directeur estime « entre 450 et 500 », le nombre de personnes dans le train. Auxquelles s'ajoutent plusieurs tonnes de marchandises...

Le train s'emballe

Le convoi long de 70 mètres, composé de la machine 407, de deux wagons, d'un fourgon à bagages et de cinq voitures, atteint dès lors un poids de 115 tonnes ! Trop, beaucoup trop d'autant que la limite maximale pour la ligne était de 90 tonnes. Après Yssingaux, en direction de l'Emblavez, le train s'emballe. Poussé par son convoi, il devient vite incontrôlable.

« Après Bessamorel, il allait de plus en plus vite, témoignait en 2004 Henry Nochez (La gazette de la Haute-Loire, juin 2004)... On est passé devant une gare sans s'arrêter alors que des gens attendaient... C'était le train fou... Là, les gens ont commencé à s'affoler [...]. Il y avait beaucoup de secousses, et on recevait sur la tête les valises qui étaient situées au-dessus de nous dans des filets ». Il passe devant l'arrêt de la Varenne sans s'arrêter.

Lancé à près de 70 km/h, le convoi n'est plus contrôlable. Selon l'enquête, le mécanicien décide alors d'inverser la vapeur, 800 mètres avant le viaduc de Chavalamard, pour tenter de l'arrêter. La manœuvre, risquée, ne le ralentit pas. Et pour cause : pour des raisons inconnues, les conduites de freins n'ont pas été raccordées aux voitures de voyageurs au départ d'Yssingaux.

La poussée est telle qu'un fourgon saute dans la légère courbe avant le viaduc suite à la rupture de son attelage avec le wagon précédent. La suite, un enchevêtrement des voitures qui sortent des rails, se retournent ou plongent dans le ravin, à une vingtaine de mètres en contrebas.

Tandis que la locomotive entre sur le viaduc en « miraculée », derrière elle, c'est le chaos. Sous l'effet du choc, les blessés sont nombreux. L'alerte donnée, des trains avec les pompiers et la Croix rouge arrivent sur les lieux plusieurs heures après.

Un accident trop méconnu

Le bilan est lourd : 12 morts (essentiellement de la Loire) dont un nourrisson de 6 mois, 59 blessés dont une vingtaine gravement. La plupart des victimes sont originaires de la Loire. Des chapelles ardentes sont dressées à Yssingeaux... Le mercredi 28 juin, les funérailles ont lieu dans la ville sous-préfecture.

Soixante-dix ans plus tard, l'accident reste méconnu pour beaucoup d'habitants du « pays ». Si quelques panneaux sur les lieux rappellent ce tragique fait-divers et que certains passionnés se battent pour son souvenir, le temps semble avoir fait son œuvre. Ce 26 juin 1944, sur la Galoche, la Haute-Loire a pourtant vécu le plus terrible incident ferroviaire de son histoire.

La Montagne du 28/06/2014

https://www.lamontagne.fr/saint-julien-du-pinet/vie-pratique-consommation/2014/06/28/le-26-juin-1944-la-haute-loire-a-vecu-le-plus-terrible-accident-ferroviaire-de-son-histoire_11060053.html