le mag.

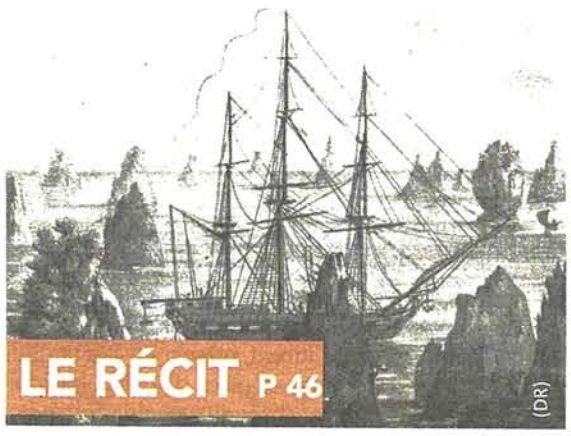
11/05/21

HISTOIRE & PATRIMOINE P 44 ET 45

pes-Maritimes). — Viaduc du Caramel. ND.P

(Cartes postales anciennes)

Les deux dates qui ont marqué l'histoire des tramways azuréens

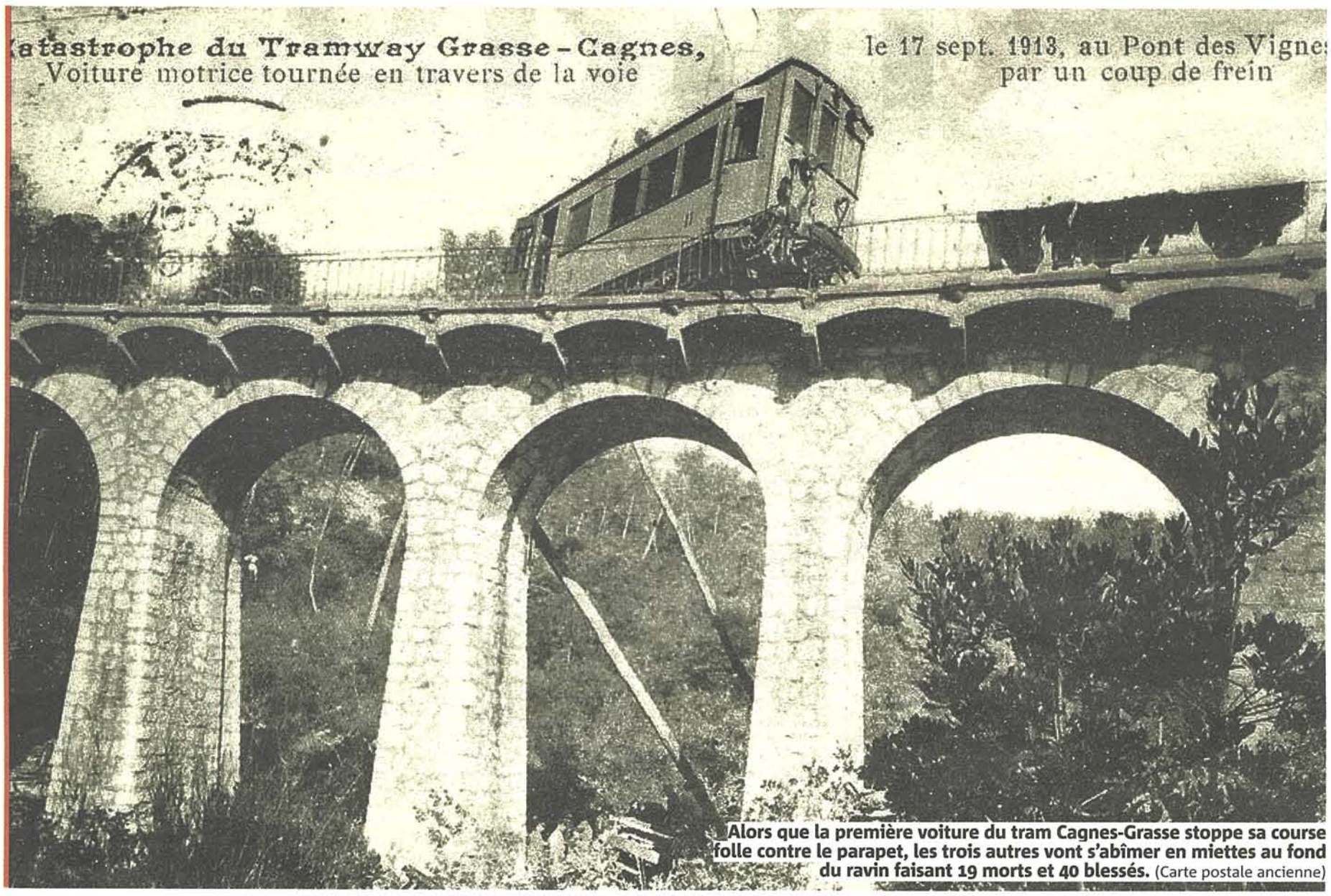


LE RÉCIT P 46

(DR)

PAR AMOUR, ROSE DE FREYCINET PART EN EXPÉDITION

Le jour où



Alors que la première voiture du tram Cagnes-Grasse stoppe sa course folle contre le parapet, les trois autres vont s'abîmer en miettes au fond du ravin faisant 19 morts et 40 blessés. (Carte postale ancienne)

Les tramways DE TOUS LES DANGERS

Les accidents des tramways Menton-Sospel, le 11 septembre 1912, et Cagnes-Grasse, le 17 septembre 1913, vont cocher deux dates tragiques dans l'histoire des tramways azuréens.

À partir de 1900, les Alpes-Maritimes vont financer plusieurs lignes de tramway afin de desservir l'arrière-pays. Au total pas moins de 144 kilomètres de voies gérés par Les Tramways des Alpes-Maritimes (TAM) d'un côté et Les Tramways Nice Littoral (TNL) de l'autre. À l'aube du premier conflit mondial, ce moyen de transport en commun, très prisé, couvre une grande partie du département. Mais, certains parcours présentent un itinéraire parmi les plus intrépides des tramways français, notamment la ligne Menton-Sospel qui reste de loin la plus spectaculaire avec son tunnel et ses trois viaducs, dont celui hélicoïdal de Caramel qui est unique en son genre.

Le tramway de Menton à Sospel

Cette ligne partait de Menton et reliait Sospel en passant par plusieurs villages dont Monti et Castillon. Elle fut autorisée en date du 10 février 1906, le tracé fut approuvé en 1907, les premières voies posées fin 1909, le tunnel de Castillon fut terminé en 1910 et la première motrice d'essai s'est lancée sur le parcours le 6 juillet 1911. L'inauguration eut lieu le 30 mars 1912 et ce fut un jour de fête pour les habitants de Menton, Monti, Castillon et Sospel.
Du départ de Menton qui se faisait de la place Saint-Roch, à l'arrivée à Sospel, le voyage offrait un panorama grandiose. À la sortie du hameau de Monti, on trouvait le fameux pont de Monti, ouvrage d'art remarquable, en partie détruit aujourd'hui pour les besoins du trafic routier. Après la sortie du viaduc, la ligne continuait son chemin à flanc de coteau. Afin de gagner progressivement encore plus d'altitude, la voie ne cessait d'effectuer de nombreux virages. À trois kilomètres après Monti, le tracé retrouvait la route pour quelques centaines de mètres en bordure de la forêt de Menton, puis passait au-dessus de la maison forestière. On franchissait le Careï grâce à un viaduc semi-circulaire en maçonnerie, composé de cinq arches, s'étirant jusqu'aux environs de la carrière du Caramel.
Puis se déployait majestueusement le viaduc du Caramel. C'était à cet endroit que l'on jouissait du plus prestigieux panorama de tout le tracé. La ligne serpentait ensuite à travers les campagnes, puis traversait la route pour s'enfoncer dans la vallée jusqu'à la gare de Castillon. Puis la voie descendait en pentes continues, passait par la halte du vallon de Saint-Jean et atteignait Sospel après un trajet de 17,279 kilomètres.

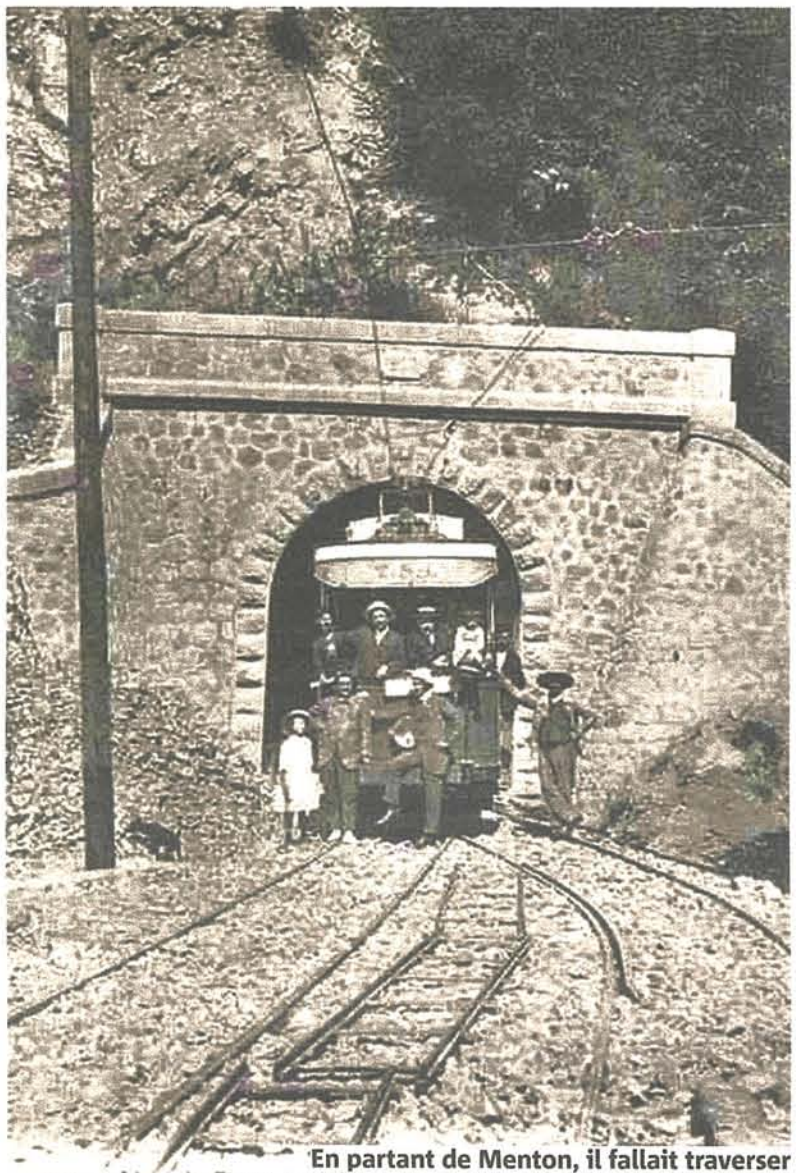
Au début du XXe siècle, le département a fait réaliser plusieurs lignes de tramway

L'accident du 11 septembre 1912

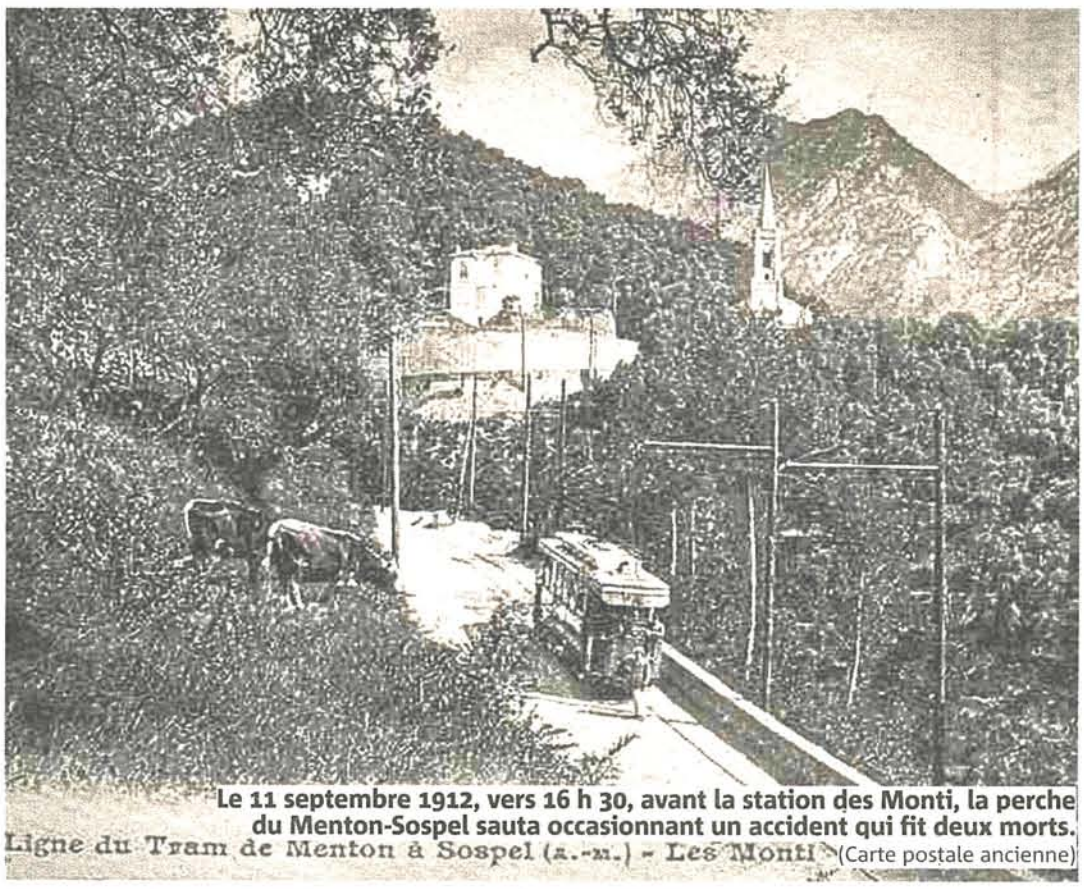
Six mois environ après l'inauguration de la ligne, un accident très grave va coûter la vie à deux personnes. Le 11 septembre 1912 à 16 heures, une motrice de chantier tractant un train rempli de gravier quitte la carrière du Caramel. La cargaison devait servir à des travaux de finition de la ligne. Quatre personnes devaient prendre place à son bord.
Mais, au dernier moment, l'entrepreneur Vallaghé et le technicien Viale sont retenus par un incident et doivent rester sur place, attendant le convoi suivant. C'est ce qui va leur sauver la vie. Mais deux Roquebrunois prennent place à bord de la rame, Honoré Clerico (37 ans, wattman) et Pierre Placide Faraldo (28 ans, conducteur). Une demi-heure plus tard, à quelques mètres du viaduc de Monti, la perche de la motrice se décroche du fil aérien d'alimentation électrique. Le frein rhéostatique (électrique) étant inutilisable, Honoré tente de bloquer le frein à main. Mais, emportée par son poids et sa longueur, la perche accroche un rocher déséquilibrant la motrice qui finit sa course au pied du viaduc, quelque cinquante mètres plus bas. Les deux hommes décèdent dans l'accident. La nouvelle s'est répandue très rapidement et vers 19 h 20, le chef d'exploitation des TNL, les maires de Castillon, Sospel et Menton, et le préfet des Alpes-Maritimes arrivent sur les lieux. Le lendemain à 16 heurs, tout le trafic cesse. Un tracteur de la Compagnie emporte les corps à l'église Saint-Joseph de Carnolès où vont se dérouler les funérailles auxquelles assistent tous les agents des TNL du département. À la suite de cet accident, où il s'avéra que le matériel n'était pas à la hauteur technique d'une ligne avec de fortes pentes, diverses mesures de sécurité furent prises, en particulier la mise en place d'arrêts obligatoires et d'aiguillages de sécurité.

Un 17 septembre tragique sur la ligne Cagnes-Grasse

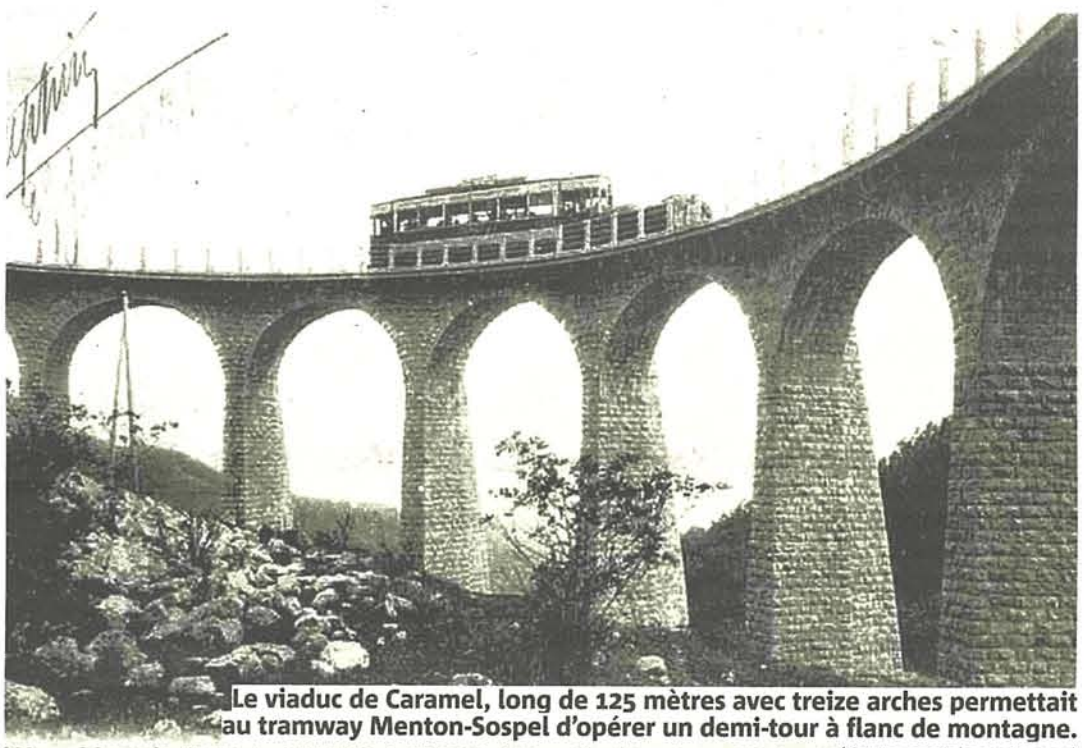
Comme nous l'avons dit plus haut, au début du XXe siècle, sept lignes de tramways électri-



En partant de Menton, il fallait traverser les 763 mètres de galerie du tunnel de Castillon avant d'arriver enfin à Sospel. (Carte postale ancienne)



Le 11 septembre 1912, vers 16 h 30, avant la station des Monti, la perche du Menton-Sospel sauta occasionnant un accident qui fit deux morts. (Carte postale ancienne)



Le viaduc de Caramel, long de 125 mètres avec treize arches permettait au tramway Menton-Sospel d'opérer un demi-tour à flanc de montagne. (Carte postale ancienne)

ques, plus économiques que le train, viennent compléter le réseau ferroviaire. Parmi celles-ci, une ligne Cagnes-Grasse qui dessert Pré-du-Lac, Grasse-ville, Grasse-PLM et Cagnes-sur-Mer est mise en service et inaugurée le 30 décembre 1911. Tout se déroulait bien jusqu'à cette soirée du 17 septembre 1913 où, à 17 heures, le tramway part de Pré-du-Lac pour rejoindre Cagnes-sur-Mer.

Malgré la pluie battante, il file à vive allure sur les pentes sinueuses qui séparent Roquefort de Villeneuve-Loubet. Composé de deux motrices et de deux remorques, le convoi transporte, parmi ses passagers, de nombreux chasseurs alpins de la 57e Brigade qui rentrent de grandes manœuvres. Il est un peu moins de 18 heures, la nuit vient de tomber et la pluie redouble d'intensité lorsque vers le kilomètre 5,908 sur le grand rayon de la courbe du pont des Vignes (aujourd'hui viaduc de Cloteirol), le train s'emballe et devient incontrôlable.

Bien que le conducteur Louis Agnelly et le wattman Lotardi tentent de bloquer les freins à vis de la remorque de queue, celle-ci déraille arrachant les poteaux de la ligne aérienne et le garde-corps du viaduc entraînant avec elle l'autre remorque et la seconde motrice. 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, semant en chemin toiture, sièges et une partie des passagers. Bientôt, râles d'agonie et cris de détresse se font entendre montant du ravin. C'est maintenant la nuit noire, embrumée, il pleut et les rescapés de la voiture de tête, sous le choc de l'arrêt brutal, ne saisirent pas immédiatement l'ampleur du désastre.

Les rescapés ne saisirent pas immédiatement l'ampleur du désastre

À peine remis de leurs émotions, certains grimpent dans les broussailles jusqu'à la route, puis partent vers Villeneuve-Loubet pour donner l'alerte. Le wattman, son élève et plusieurs voyageurs rescapés descendent alors dans le ravin pour venir au secours des victimes. Nombre d'entre elles avaient été éjectées dans la chute du train, mais les cas les plus graves se trouvaient coincés dans l'amoncellement des trois voitures où bon nombre de passagers avaient trouvé la mort. Seize personnes ont été tuées sur le coup ou sont décédées dans les instants qui suivirent l'accident. Une autre décéda le soir même à l'hôpital et deux autres quelques jours plus tard. Le bilan fut de 19 morts et 40 blessés. L'armée a payé un lourd tribut avec 12 soldats décédés et 33 blessés. Le département venait de vivre la plus grande catastrophe ferroviaire de son histoire.

NELLY NUSSBAUM
magazine@nicematin.fr

À la lueur des torches des pompiers, des lampes à acétylène et des lanternes réquisitionnées, les blessés du Cagnes-Grasse sont évacués à l'hôpital de Grasse et à Nice. (Carte postale ancienne)