39 Limousins, sont morts dans le train 612, des permissionnaires rentrant d'Italie, en décembre 1917

Jean-Jacques Mauriat

CE FUT LA PLUS GRANDE CATASTROPHE FERROVIAIRE DE TOUS LES TEMPS. ELLE FIT SANS DOUTE 675 VICTIMES. SOLDATS OFFICIELLEMENT «MORTS POUR LA FRANCE»

L'auteur::Jean-Jacques Mauriat - journaliste grand reporter à France Inter au début des années 1970, a couvert notamment l'accident de deux autorails qui se sont percutés dans le tunnel de Vierzy, et fit le 16 juin 1972, 108 morts et 111 blessés. Ce fut le troisième accident le plus meurtrier dans l'histoire ferroviaire française. Mais la plus grande catastrophe ferroviaire de tous les temps, fut le déraillement du train 612 des permissionnaires rentrant d'Italie dans la nuit du 12 au 13 décembre 1917 à Saint Michel de Maurienne en Savoie.

Résumé: La plus grande catastrophe ferroviare de tous les temps s'est déroulée en France dans la nuit froide du 12 au 13 décembre 1917. Elle a touché un train de permissionnaires de l'armée française. La censure militaire a fait silence. La France avait vécu cette année, une grave période de mutineries.

Décembre 1917,, entre Modane et Saint-Michel-de-Maurienne. Un train de permissionnaires, retrouve la France. Officiellement 952 soldats quittent ainsi le front italien pour passer les fêtes de Noël en famille. Nuit glaciale du 12 au 13 décembre, le train bondé de jeunes militaires fatigués, parfois malades, mais heureux, roule ses 19 voitures à vive allure dans une pente à 4 ou 5 % dans le défilé au milieu duquel serpente la voie ferrée.

L'allure est rapide.Trop rapide. Les cheminots de la gare de La Praz, voient passer un train dont ils estiment la vitesse à 150 km/h. Le premier fourgon, qui suit la locomotive et son tender, bringuebalé par la vitesse, déraille avant l'arrivée à Saint-Michel-de-Maurienne. Il est vide et trop léger par rapport à la puissance du convoi long de 350 mètres, qui le suit. Le mécanicien et son chauffeur ne voient rein, n'entendent rien, mais la vitesse les affole. Le mécanicien actionne le sifflet de sa locomotive, signal donné pour serrer les freins. En queue de convoi, et dans les voitures réparties au milieu du train, les quatre cheminots « serre-frein » s'acharnent à

D'ONTE SES ? n°1, mars 2010

CERCLE GÉNÉALOGIQUE HISTORIQUE ET HÉRALDIQUE DE LA MARCHE ET DU LIMOUSIN



Une voiture du train 612 après l'incendie. Photo FGAAC

tenter de ralentir les 350 m de voitures et fourgons surchargés lancés à pleine vitesse. Rien n'y fait.
Sorti de sa locomotive qui vient de se coucher sur le flanc en gare de Saint-Michel-de-Maurienne, l'adjudant Girard, mécanicien et Mollard, son chauffeur ne savent toujours pas ce qui s'est passé lorsqu'ils se retrouvent sur le quai. Les lampes vacillantes éclairent imperceptiblement les bâtiments dans la nuit.
Un silence à hurler. L'effroi se lit sur le visage des cheminots de la gare quand ils les rejoignent. Il n'y a plus de train. Machine blessée, la locomotive crache sa vapeur. Ils sont seuls.
À pied, les cheminots refont en courant les quelques centaines de mètres pour comprendre ce qui vient de se produire. L'horreur est à 1000 m, au bout des rails. Les voitures sont enchevêtrées les unes dans les autres. Le feu a embrasé le convoi. Les jeunes soldats crient leur douleur et vont périr ainsi, le long d'un virage au bord d'un ravin, entre Modane et Saint-Michel-de-Maurienne.

DES SOLDATS LIMOUSINS

Parmi les corps sans vie, calcinés, mutilés, ensanglantés il y a trente neuf jeunes limousins. Ils sont issus de 36 communes différentes, il y a trois limougeauds. Par département, la répartition est la suivante : 15 soldats sont de Haute-Vienne, 12 sont nés en Corrèze, 12 sont Creusois.

Parmi les trente-neuf hommes, il y a 36 soldats, trois sous-officiers et aucun officier. Ces derniers avaient pris, en gare de Modane, un autre train pour poursuivre leur voyage jusqu'à Chambéry. Les trois sous-officiers sont le brigadier Emile Guillon, de Villars (Creuse) du 34e RI, le sergent Armand Leblois de Saint-Maurice en Creuse et le caporal Antoine Montel de Bussières-Poitevine (87) l'un et l'autre du 138é RI basé à Bellac et Magnac-Laval.

Le sous-officier Armand Leblois est un garçon particulièrement courageux. 1,70 m à la toise, il a les yeux marron et le cheveu châtain clair. La fossette qu'il porte au menton, est suffisamment significative, pour être notée en signe particulier. Il a le teint coloré des garçons de la campagne. Cultivateur, fils de cultivateur, il n'a qu'un niveau d'études primaires, mais sa vaillance et son allant lui ont permis de gravir les

échelons.
Simple soldat lorsqu'il est incorporé le 8 octobre 1913, il est promu caporal le 17 avril 1914. Il est toujours sous les drapeaux lors de la mobilisation générale le 1er août 1914. Il est nommé sergent dès le 15 septembre 1914. Deux fois blessés par des éclats d'obus à Fey-en-Haye[1] en Lorraine, le 25 mai 1915 de façon superficielle sur le cuir chevelu, puis plus sérieusement au bras droit le 2 septembre 1916 dans l'Aisne. Sa fiche militaire précise : « excellent sous-officier, grenadier d'élite, très brave et plein d'allant », cité à l'ordre de la 23e division le 31 juillet 1917 « sous-officier très courageux et très énergique, a mené à bonne fin sous un feu violent de mitrailleuse ennemie tirant à courte distance, la préparation, dans les réseaux français, d'un passage pour le groupe d'attaque ». Il reçoit la «Croix de guerre avec étoile de bronze et étoile en argent». Né le 28 juin 1892 à Saint-Maurice en Creuse, il s'était marié le 3 février 1913 avec Marie Renaud elle aussi de Saint-Maurice.

Le plus jeune des soldats vient d'avoir 20 ans, il s'appelle Alfred Antoine Coudert, il est né à Ussel le 20 octobre 1897 d'une famille de cheminot. Il a été affecté au 107e régiment d'infanterie basé à Angoulème. Ils sont six jeunes soldats limousins à avoir fêter leur vingtième anniversaire en cette année 1917. Depuis la mi-novembre, leurs différents régiments ont été envoyés sur le front d'Italie. Les cantonnements ont été installés dans les tranchés du Grappa et autour de Monte di Malo le Quartier général du général Fayolle qui commande en Italie. Placé dans la



Rencontre le 17 novembre 1916, entre les généraux Joffre et Cadorna à Saint-Michel de Maurienne. Joffre tente d'obtenir ce jour-là, la mobilisation de trois divisions italiennes sur le front bulgare. En décembre 1916, Joffre est remplacé par le général Nivelle, natif de Tulle, lui-même remplacé par le général Pétain en mai 1917. Cardona défait en novembre 1917 est remplacé par le général Diaz. Carte postale ancienne col. JJM

1 Fey-en-Haye est un village de Meurthe-et-Moselle, qui s'est retrouvé entre les lignes françaises et allemandes en 1914. Le village a été totalement rasé. Il a été reconstruit à un kilomètre de l'ancien bourg. Il compte aujourd'hui moins de 100 habitants.

D'ONTE SES ? n°1, mars 2010
CERCLE GÉNÉALOGIQUE HISTORIQUE ET HÉRALDIQUE DE LA MARCHE ET DU LIMOUSIN

réserve, le général a repris du service à la déclaration de guerre. Pétain, nouveau commandant en chef nomme le 4 novembre 1917, cet Auvergnat qui vient d'avoir 65 ans.

Le 11 décembre le général italien Armando Diaz[2], accueille les troupes françaises et britanniques par un message qui est reporté sur le JMO[3] du 50e RI : « j'adresse le salut des armes italiennes à nos alliés de France et d'Angleterre promptement accourus parmi nous et aujourd'hui en ligne à nos côtés ».

Mais les soldats mobilisés depuis si longtemps n'entendent pas les mots du général italien. Car ce 11 décembre 1917, dans chaque régiment, les permissionnaires saluent leurs compagnons. Ils partent pour 15 jours. Retour en France pour passer les fêtes de Noël en famille. À l'année prochaine !

Direction Bassano où un train doit les conduire à Modane. Engoncés dans leur capote d'hiver, une centaine d'officiers, et quelques 900 sous-officiers et soldats se retrouvent le 12 décembre au matin sur le quai de la gare italienne. Plus d'un millier d'hommes sont ainsi rassemblés. Leur première permission depuis leur arrivée en Italie. Un voyage de plus de 500 km parcouru à petite vitesse. Bassano, Bergame, Milan, Turin puis la traversée du Tunnel du Mont-Cenis, long de presque 14 km inauguré au lendemain de la guerre de 1870. De l'autre côté ce sera la France, dans la nuit, et l'arrivée en gare de Modane.

UNE FOULE DE RÉSERVISTES MARIÉS ET SOUTIENS DE FAMILLE

La plupart des permissionnaires sont réservistes, rappelés sous les drapeaux après un premier temps de service militaire. Ils sont 24 dans ce cas parmi les 39 hommes qui mourront le soir même avant d'arriver à Saint-Michel-de-Maurienne. Parmi eux, il y a 14 hommes mariés et deux soutiens de famille. Les autres réservistes ont été emportés par la tourmente de la guerre. À peine démobilisés, ils ont dû repartir, tandis que quelques autres ont enchaîné leur service militaire et les premières années du conflit.

Ils ont plus de 25 ans, le plus âgé est Lucien Delmas, 2é classe au 1er régiment d'artillerie, 38 ans. Il est né 20 février 1879 à Aubusson dans la Creuse. Il a 15 ans de plus que la plus part des jeunes soldats qui l'entourent. Lucien Delmas vit à Roanne dans la Loire où il est camionneur. Marié depuis seize ans avec Louise Verrier qu'il a épousée à Aubusson. Elle était tapissière, elle avait 26 ans. Il venait d'avoir 22 ans.
Il est parti faire son service militaire, mais il a échappé au service actif parce qu'il avait un « chevauchement des orteils », cela ne le gênait pas pour conduire, mais pour marcher c'était différent. Alors le conseil de révision de Guéret l'avait versé dans le « service auxiliaire ». Démobilisé en 1903 il avait quitté la Creuse pour la Loire et il vivait à Roanne quand la guerre a éclaté. Son statut lui a évité la mobilisation de 1914. Il a poursuivi son travail de camionneur jusqu'à ce 8 septembre 1915 où il lui a fallu quitter sa famille pour rejoindre le 1er RI basé à Grenoble.

Il y a aussi le 2éme classe Léonard Re-

2 Chef de l'Etat major de l'armée italienne. Armando Diaz (1861- 1928) fut nommé en novembre 1917 en remplacement du général Luigi Cadorna, défait, par les troupes austro-hongroises à la bataille de Caporetto du 24 octobre au 17 novembre 1917.

3 JMO- Journal de marche et d'opérations des régiments. Tenu au jour le jour, il est l'instrument de connaissance de ce que fut la vie au quotidien. SGA-memoires-deshommes.fr

dondin, marié le 9 mai 1912 avec Marie Anna Vaillot à Sarran. Il est né le 13 janvier 1880 à Egletons en Corrèze. Son père est scieur de long, sa mère Marie Bordas est sans profession. Le 1er août 1914, il a été affecté au 322e RA de Tulle puis il est passé 52e RA en qualité de 2e canonnier conducteur. Comme Guillaume Apolinaire, il est artilleur[4].
Et s'il avait connu le poète, peut-être aurait-il pu se retrouver dans la description qu'il fit du canonnier conducteur :
« *Les 3 servants bras dessus bras dessous*
se sont endormis sur l'avant-train
Et conducteur par mont par val sur le porteur
Au pas au trop ou au galop je conduis le canon
le bras de l'officier est mon étoile polaire
Il pleut mon manteau est trempé et je m'essuie parfois la figure
Avec la serviette-torchon qui est dans la sacoche du sous-verge
Voici des fantassins aux pas pesants aux pieds boueux
La pluie les pique de ses aiguilles le sac les suit »
Adrien Biojoux est artilleur. Il est 2e canonnier, comme l'un des « trois servants » décrit par Apollinaire. Adrien Biojoux a 28 ans. Il est né à Cussac au Moulin de la Bregère propriété de sa famille. Il est le fils de Léonard Biojoux meunier du moulin installé sur la Colle. Léonard a eu 7 enfants. Adrien est né en 1889. Il a été appelé à l'armée en 1909 avec sa classe pour effectuer son service militaire. Puis la guerre est venue, la mobilisation générale a fait de lui de nouveau un soldat. Adrien est affecté au 52e régiment d'artillerie et se retrouve en Italie : 2e canonnier.
Adrien Biojoux pense qu'il va retrouver le Moulin de la Colle au bas du village de Cussac, entre le bourg et le château de Cromières. Avec les uns, puis les autres, il est monté dans ce train qui devait les mener jusqu'à Modane, puis à Chambéry. Ensuite il devra prendre un autre train jusqu'à Limoges.
Le 612 est en gare de Bassano en Vénétie. Les soldats plaisantent, chantent, s'engueulent, parlent politique et se disent que la guerre a bien trop duré.

Adrien Biojoux et Armand Mornet artilleurs du 52e, se retrouvent sur le quai. Ils sont limousins l'un et l'autre. Mornet est creusois né à Boussac Bourg son père y était sabotier lui est cultivateur. Il n'est pas grand Armand Mornet, 1,63m, le cheveu châtain, les yeux gris, mais il est courageux. Son livret militaire précise qu'en avril et mai 1916, « il a fait preuve du plus grand courage au cours des ravitaillements de nuit exécutés sous le feu et a donné le plus bel exemple à ses camarades a réussi à sauver plusieurs chevaux embourbés ». Il a obtenu la Croix de guerre le 1er juin 1916.

Le train 612 s'ébranle en direction de Modane. Deux locomotives ont été attelées. L'une en tête de train, l'autre en queue. « Le 612 est formé de 17 voitures et de 2 fourgons. A l'exception d'un fourgon de queue français, toutes les voitures sont italiennes, et plusieurs locomotives tracteront ce convoi jusqu'à la frontière. Ces permissionnaires français sont les soldats de deux divisions, la 46ème et la 47ème, qui viennent de se battre dans la plaine de la Piavre. Les deux divisions étaient venues en renfort pour sortir le général italien Cadorna de la situation difficile où il s'était trouvé face aux armées austro-allemandes

4 Guillaume Apollinaire Recueil « calligrammes »

menaçant toute la Lombardie »[5].

Les 39 Limousins qui vont mourir en cette nuit du 12 au 13 décembre 1917 appartiennent à tous les régiments présents en Italie. L'infanterie est dominante avec les 50e 78e 107e 108e 126e 138e et 140e Régiments d'infanterie, au total 24 des 39 limousins sont fantassins. Et puis il y a les artilleurs avec les 1er, 34e, 52e et 112e régiment d'artillerie. Il y aussi le 8e régiment de génie avec le soldat André Mas de Saint-Yrieix la Perche qui devait fêter le 29 décembre avec sa famille son 23éme anniversaire, et le soldat Emile Sejotte de Saint-Martin le Mault, lui le réserviste qui du haut de ses 37 ans voudrait retrouver sa famille et son Limousin.
Enfin il y a le seul chasseur comptabilisé parmi les morts limousins du train des permissionnaires : Léonard Monteil un corrézien de Bar (arrondissement de Tulle) qui a fêté son 26éme anniversaire en Italie, sans même s'en apercevoir. Alors que le train 612 était en perdition, le chasseur à cheval Léonard Monteil a du se souvenir du 19 novembre 1917. Ce jour-là, son régiment circulait entre Briançon et Gap en route vers l'Italie. « En cours de route avant la descente vers Gap, le train emportant le 4e escadron se rompt en deux tronçons. Grâce à l'intelligente initiative du brigadier Malfaut et du chasseur Roche qui ont fait exécuter la sonnerie « halte » par le trompette de garde, un accident grave a pu être évité[6] ». Mais toute sonnerie était inutile en cette nuit du 12 au 13 décembre à l'entrée du défilé puis du pont métallique de La Saussaz.
En revanche Léonard Monteil n'a pas oublié le 22 novembre 1917, jour anniversaire de sa naissance, car ce fut le jour de l'arrivée en Italie du 21e régiment de chasseurs à cheval. Cantonnement autour de di Mola. Le 9 décembre,



Survivants, paysans savoyards et sauveteurs rassemblés autour de la carcasse du train . Photo FGAAC

5 Extrait de l'article de JL. Chardans Historia n°311/ Octobre 1972

6 JMO du 21e régiment de chasseurs à cheval en date du 19/11/1917. SGA. Mémoires des hommes.fr

le lieutenant Barbier de Escoët, officier de son régiment, est remis à la disposition du Ministre et dirigé sur le dépôt de Limoges. Un limogeage en régle comme l'ont été plusieurs généraux dès 1914 sur décision du général Joffre alors général en chef. Sa mise en route est prévue pour le 10 décembre. Il partira en même temps que les permissionnaires. En même temps que le jeune Léonard Monteil. Mais à Modane, il ne sera pas dans le train 612.

Modane. Il fait froid dans cette nuit du 12 décembre 1917. Les soldats sont descendus du train, le temps que le trafic se libère, que la centaine d'officiers montent dans un train plus confortable en direction de Chambéry. Le temps que passent, prioritaires, les trains de munitions et les trains de soldats partant au front. Le temps qu'une seconde locomotive vienne suppler la machine de tête qui se retrouve seule pendant ces manoeurvres.

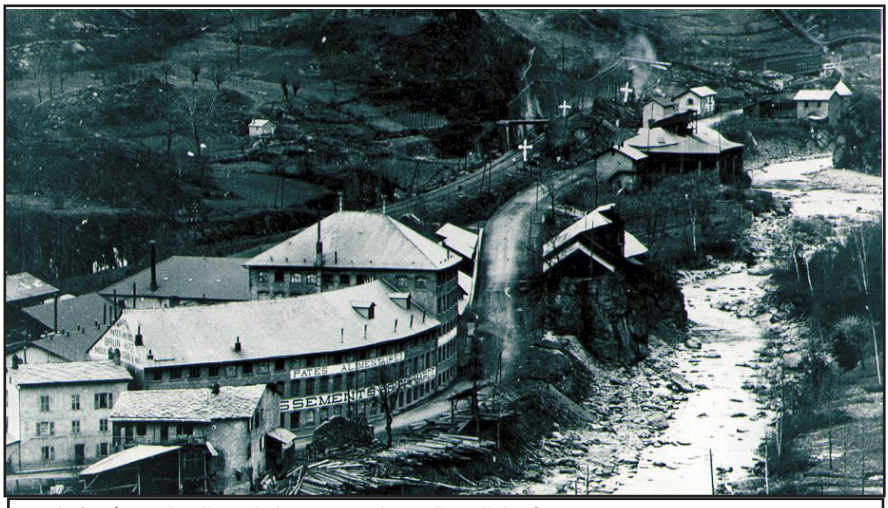
L'adjudant Girard, mécanicien de cette unique locomotive pour un train trop long et trop chargé, a refusé de partir sans cette seconde machine qu'il sait indispensable pour rejoindre Saint-Michel-de-Maurienne. Il connaissait la ligne et savait que le train ne pouvait rouler en sécurité dans les pentes trop fortes qui mènent vers la Maurienne. Trop de voitures, trop de passagers. Il fallait deux locomotives. Mais l'ordre a été donné de partir et mettre fin à l'agitation née de la présence de ce millier de soldats en permission sur le quai et dans la gare de Modane.

TRAINS DE PERMISSIONNAIRES VECTEURS DE MUTINERIES

Le contexte politico-militaire de cette année 1917 portait en lui toutes les inquiétudes de la part de la hiérarchie militaire. Le printemps avait été marqué par des mutineries, qui s'étaient soldées par des condamnations et des exécutions « pour l'exemple ». Les trains de permissionnaires étaient particulièrement surveillés. Dans les gares, on crie : « vive la paix ! », « vive la Révolution ! »[7] Sur un autre train, en juin 1917, les soldats permissionnaires qui rentrent du front ont écrit : « A mort Poincaré ![8] ». Si bien que l'Etat major a décidé, pour mettre un terme, ou à tout le moins, limiter les désordres causés par les trains de permissionnaires, d'installer dans les gares des piquets de surveillance[9].

Le rôle de ces piquets de surveillance est difficile. Un témoin raconte « A la gare de Château-Thierry, le 8 juin 1917, des permissionnaires ont arrêté leur train, frappé des officiers dont un général. (…) Le train a été coupé en trois parties, le mécanicien a été chassé de la locomotive. Nous venons de passer la journée dans cette gare sans aucun désagrément, mais les fonctions de policiers ne nous conviennent pas. (…) Nous nous sommes demandés avec anxiété ce que nous devrions faire devant des rebelles, nos frères d'armes compagnons de souffrance de trente-trois mois, qui ont lutté si opiniâtrement et versé quelques fois leur sang. Tirer sur eux, le pourrions-nous ? Décidément non ! (…) Nous n'avons pas l'esprit cornélien. Nous souhaitons de tout cœur ne voir que des trains de permissionnaires assagis[10] ».

7 « Les mutineries de 1917 ». Guy Pedroncini PUF 1996
8 « Les socialistes dans l'Europe en guerre », sous la direction de Romain Ducoulombier éditions L'Harmattan
9 « Des mutineries à la victoire 1917-1918 » Victor Bataille et Pierre Paul – Editions Robert Laffont 1965
10 « Journal d'un fantassin » par Louis Beaufils et Hippolyte Simon p.240/241 L'Harmattan 2007.



La voie ferrée sur les lieux de la catastrophe au lieu-dit La Saussaz.
Dernier virage avant l'arrivée à Saint-Michel-de-Maurienne.

Selon des témoins, la scène qui s'est déroulée sur le quai de la gare de Modane, est à la fois surréaliste et tragique : «je suis responsable du convoi... je ne partirai qu'avec une motrice derrière moi. Ce sont des wagons italiens. Déjà, l'autre mécano m'a signalé que les freins sont bricolés. je connais la ligne ; je ne pars pas...» L'homme qui parle ainsi, c'est l'adjudant Girard, le mécanicien du train. La main sur la poignée de bronze de l'admission, il tient tête au chef de quai, aux gendarmes, à la patrouille. Décontenancé, un jeune lieutenant tente de négocier, de persuader. La machine promise est réservée à un convoi d'artillerie. Il n'est qu'un exécutant, c'est la guerre... Les poilus rigolent de l'incident. Alerté, le commandant de la gare sort du buffet en rajustant sa pelisse de fourrure. Il ne veut pas d'incident. Mille hommes qui reviennent du front après être passés par les estaminets, il a peur. Et la pagaille, en 1917, ça s'appelle «mutinerie». Voyant arriver le capitaine Fayolle, commandant du trafic, Girard espère enfin obtenir sa motrice de queue. Mais Fayolle ne veut pas perdre la face, il veut un exemple... «-Girard, c'est un ordre, hurle-t-il. Vous démarrez tout de suite, ou c'est la forteresse ! Compris ?» D'un geste las, Girard lance sa machine[11]»

En 1917 il en était ainsi de la responsabilité des cheminots qui transportaient à travers la France de l'arrière aux frontières des milliers de soldats, allant ou revenant du front. Le mécanicien était un militaire et n'avait pas les moyens de résister à l'ordre donné par l'officier de régulation du trafic. Alors il est parti à travers les Alpes vers Saint-Michel-de-Maurienne et le défilé de La Saussaz.

En moins de 14,5 km se noue le destin des « poilus » permissionnaires. Quand le train s'est emballé, alors que Girard usait avec force de son sifflet pour faire actionner les freins, quelques soldats ont compris ce qui allait arriver. Dans un réflexe, ils ont sauté du train lancé à plus de 100 km/h… Leurs corps ont été retrouvés disloqués, le long du ballaste. Le train 612 enchaîne à une folle allure, les tunnels, les ponts, les virages. Il est bientôt minuit en cette

11 Extrait de l'article de JL. Chardans dans Historia n°311 d'octobre 1972

nuit tragique du 12 au 13 décembre 1917. Il fait un froid glacial. Les chants des permissionnaires se sont transformés en cris d'effroi. Au kilomètre 121 les voitures sont stoppées net. Amas sinistre de poutrelles à l'approche du pont de la Saussaz. Les dix-sept voitures du train et les deux fourgons, détachés de la locomotive qui poursuit seule sa route vers Saint-Michel-de-Maurienne, se compactent par la vitesse et la force d'inertie.
Les voitures de bois s'enflamment, les soldats blessés ou vivants tentent comme ils peuvent d'échapper au brasier qui gagne l'ensemble de l'amas qui vient de se former entre voie ferrée et ravin. Amoncellement de corps transpercés par la ferraille, corps écartelés par la force de l'impact.

À Saint-Michel et Modane, le sinistre décompte des morts et des blessés se déroule dans la nuit puis les jours suivants…. Combien étaient-ils dans ce train en surcharge ? Les corps affreusement mutilés, souvent inidentifiables, sont rassemblés sur un terrain adjacent au cimetière. Ils seront enterrés sur place. Avec une croix et un nom lorsque cela sera possible. Adrien Biojoux de Cussac, Léonard Blondeau de Coussac-Bonneval, Louis Eugène Chazette de Maison-Feyne, Alfred Antoine Coudert d'Ussel, Emile Faye de Sadroc, Jean Malagnoux de Le Lonzac, Armand Mornet de Boussac-Bourg et Jean Terrasson de Saint-Vaury ont été identifiés. Ils ne sont que huit sur les 39 Limousins du train 612 dont les corps ont été retrouvés.

Ils reposent aujourd'hui dans des tombes individuelles à la nécropole nationale de La Doua à Villeurbanne, après avoir été, dans un premier temps inhummés dans le cimetière de Savoie. Mais les autres, tous les autres, restes anonymes, inidentifiables, ont été rassemblés dans des tombes du carré E, rang 4 de La Doua.

Au total 424[12] corps, ont été sortis de la ferraille et des voitures de bois calcinés, tandis que 267 soldats portés disparus ne seront reconnus décédés que le 14 décembre 1918, par une décision du tribunal de Saint-Jean-de-Maurienne, parmi eux 135 corps avaient été enterrés sur place. 207 blessés ont été rassemblés dans une entreprise voisine transformée en hôpital de fortune, parmi eux beaucoup n'ont pas survécu. Il y a eu 183 rescapés.

Les morts, les blessés emportés à leur tour, les disparus, dont on sait qu'ils furent dans le train, mais dont aucun reste n'a jamais été retrouvé, tous un à un décompté, feront dire à la presse que le total des victimes fut sans doute de 675[13].

LA CENSURE FAIT SILENCE

Mutineries, révoltes, mise en cause des politiques et de l'Etat major militaire incapable de venir à bout d'une guerre qui endeuille tous les villages, toutes les familles, cette année 1917 est celle d'une indicible lassitude. Dans le contexte de cette terrible année, la censure militaire est promptement intervenue. Le secret militaire a été invoqué par les autorités françaises pour faire

12 En juin 1923, André Maginot, le ministre de la Guerre, a inauguré un monument en mémoire des victimes au cimetière de Saint-Michel-de-Maurienne. En 1961, les restes des victimes ont été transférés au cimetière militaire de La Doua à Villeurbanne. Le 12 décembre 1998, une stèle a été inaugurée sur le lieu dit La Saussaz.
13 A Modane chaque voiture du train 612, devait compter 65 soldats, soit un chiffre possible supérieur à 1100 hommes. C'est cette estimation qui a fait dire à la presse suisse que la catastrophe à fait plus de 900 morts.



silence sur le drame. Il fallait se taire. La presse, soumise à la censure, sera extrêmement peu diseuse sur les causes et les conséquences de cette catastrophe.

Il faut se pencher sur les comptes-rendus des journaux[14] « Le Figaro », « Le Petit Journal », ou « La Croix » de dé-

14 Le Petit journal des 15/12/1917 et 18/12/1917, La Croix du 19/12/1917, Le Figaro du 18/12/1917

cembre 1917. On parlerait aujourd'hui « d'éléments de langage » fournis aux rédactions pour raconter les détails du déraillement. Mais en ces temps de guerre, le gouvernement informait la presse par « communiqués ». « La Croix » du 15/12/1917 titre :

Le petit journal
du 18 décembre 1917
sur une colonne en bas de page 3
« **Comment se produisit le déraillement du train ramendant des permissionnaires d'Italie** »

(Du correspondant du Petit Journal)
Modane le 17 décembre. – Je suis autorisé seulement aujourd'hui à vous donner des détails sur le grave accident de chemin de fer survenu près de Modane la nuit du 13 courant.
Le train militaire qui a déraillé, entre les gares de La Praz et Saint Michel à 18 kilomètres environ de Modane, étaient composé de 20 voitures italiennes de 1ere et de 2eme classe, et ramenait en France, comme on le sait des soldats malades et des permissionnaires.
La ligne de chemin de fer de Modane à Saint Michel descend en très forte pente. A peine sorti de la gare de Modane, le convoi ayant subitement brisé la résistance des freins, se lança dans une course effrénée, vers la catastrophe. A 6 kilomètres de Modane, on le vit passer à la gare de La Praz comme un train fantôme. Le personnel de cette gare téléphona tout de suite à Saint Michel pour que le train emballé aiguillé si possible vers des voies de garage. Mais, à un kilomètres avant la gare de Saint Michel, la machine sortie des rails se détacha du train, et après avoir parcouru une centaine de mètres et alla se briser contre le talus[1]. Le tender, renversé sur les rails, obstrua le passage aux wagons qui montèrent les uns sur les autres et prirent feu.

1 Cette version est aujourd'hui contredite par le témoignage du mécanicien Girad et de don chauffeur comme on l'a vu dans le récit de l'accident.

« Déraillement d'un train de permissionnaires venant d'Italie ». Puis le communiqué explique : « un grave accident de chemin de fer » s'est produit dans la nuit du 12 au 13 décembre. « Toute idée de malveillance doit être écartée »… « Le chiffre des blessés est assez élevé, on compterait malheureusement des morts ». « En raison de cet accident, un certain retard est à prévoir dans l'arrivée des permissionnaires d'Italie actuellement en route ».
« Le petit journal » du 16 décembre 1917 est plus précis sur la source de l'information. Sous le titre d'une colonne en page intérieure « le déraillement d'un train de permissionnaires », le journal écrit : « on nous communique la note suivante : « l'accident de chemin de fer qui s'est produit en Savoie, dans la nuit du 12 au 13 décembre est plus grave qu'on ne l'avait supposé tout d'abord. Bien que les travaux de déblaiement soient menés très activement, la circulation normale des trains, ne sera rétablie que dans la journée du 16 courant.
Le gouvernement a décidé que la France, ne devait pas savoir. Mais il a considéré qu'il était de bonne politique de se faire représenter aux obsèques par les ministres de la justice et des travaux publics ».

Que dit en fait ce communiqué : si « l'accident est plus grave » c'est qu'il est en fait très grave. A preuve la décision du gouvernement « de se faire représenter aux obsèques des victimes par deux ministres ». Il y a donc des morts puisqu'il y a obsèques. Mais le mot n'est pas prononcé dans le communiqué. Comme est tue le nombre des victimes. En revanche on se veut rassurant car on dit que les efforts de déblaiement vont permettre

Le petit journal[1]
du 18 décembre 1917

Les obsèques des victimes

Modane le 17 décembre. – Les obsèques nationales des victimes de l'accident de chemin de fer qui s'est produit dans le département de la Savoie, dans la nuit du 12 et 13 décembre, ont eu lieu aujourd'hui en présence des ministres de la Justice et des Travaux publics.
Sur le passage du long cortége, les honneurs étaient rendus par des détachements d'artillerie, d'infanterie, des (…) italiens et des troupes britanniques.
Des discours ont été prononcés par M. Fayen maire ; M. Borel député ; le général italien Rostagno, et M. Nail ministre de la justice, dont voici le dernier adieu aux victimes :
« Soldats de nos armées, ils ne sont pas morts les armes à la main. Mais hier, toujours depuis qu'ils ont tout abandonné pour le devoir, ils n'ont cessé de témoigner de la conscience la plus haute, de l'abnégation la plus sublime. Cent fois ils ont bravé la mort pour opposer un mur de fer à la rage impuissante de l'ennemi, s'efforçant d'ébranler nos lignes. Ils ont atteint l'héroïsme, ils sont morts pour la patrie ».

1 L'ensemble de ce texte est publié à l'identique dans le journal La Croix du 19 décembre 1917

la « circulation normale » des trains le jour même… Comme si la chose était seulement envisageable.On se reportera aux photos de la catastrophe pour comprendre que le rétablissement d'une circulation normale devrait attendre de longues semaines.

Le Figaro du 18 décembre en page 2 sur une colonne relate : « les obsèques des victimes de la catastrophe » se sont déroulées la veille en présence notamment du garde des Sceaux M. Nail. Le Petit Journal du 18 décembre et La Croix » du 19 rapportent un extrait du discours prononcé par le Garde des Sceaux (voir ci-contre)
Pendant cinq jours, et seulement cinq jours, la presse informera ses lecteurs par la publication de communiqués successifs. Ensuite on ne parlera plus, jamais plus, de la catastrophe du train des permissionnaires. Pendant ces cinq premiers jours, les articles ne seront jamais placés en «Une», mais toujours relégués en bas de page intérieure. ils seront au maximum, de quelques dizaines de lignes et sur une seule colonne. Puis le silence sera fait sur la plus grande catastrophe ferroviaire de tous les temps !

L'ensemble des JMO des régiments d'Italie seront, à l'exception du 52é RI, totalement silencieux sur l'accident alors même que de nombreux soldats et sous-officiers partis en permission le 10 décembre 1917, ne sont jamais revenus. L'objectif est de maintenir l'esprit combatif des hommes, rassurer les populations civiles et rassembler le pays derrière les chefs militaires et le gouvernement.

Le 31 décembre 1917, le JMO du 52e régiment d'infanterie publie la note suivante :

Ordre général n°101
« Officiers, s/officiers soldats 1918 va s'ouvrir
Il faut que la lutte continue : le sort de la France l'exige.
Soyez patients ; soyez obstinés
Dans l'attaque, comme dans la défense vous avez montré ce que vous valez : chaque fois que vous avez attaqué, l'ennemi a reculé. Chaque fois qu'il a voulu passer, vous l'avez arrêté. Il en sera de même demain. La défaillance russe n'a pas ébranlé votre foi, que vient confirmer chaque jour le concours

plus puissant des Etats-Unis.
Vous avez la ferme volonté de vous battre autant qu'il faudra pour assurer la paix à vos fils, car vous savez que si le plus pressé réclame la paix, le plus persévérant en fixe les conditions.
Je salue vos drapeaux, et, en vous adressant mes vœux les plus affectueux pour 1918, je vous exprime, une fois de plus, ma fierté de vous commander et ma confiance entière dans l'avenir.
Signé : Pétain

Tout au long de cette année 1918, le ministère de la guerre poursuivra sa macabre comptabilité des hommes disparus qui ne rejoindront jamais leur régiment. Par soustraction des hommes sortis des effectifs et non comptabilisés parmi les hommes tués aux combats, l'armée mettra plusieurs mois à établir la liste des 276 hommes pour lesquels le tribunal de Saint-Jean-de-Maurienne considérera le 14 décembre 1918, que « la présomption de décès dans le train accidenté à Saint Michel de Maurienne est fondée ».

Le journal Historia[15] rapporte qu'un tribunal a été réuni en conseil de guerre pour juger, non les militaires responsables, mais six cheminots de la Compagnie des chemins de fer PLM. Ils ont été acquittés.
Il n'y aura donc eu, ni véritable enquête, ni recherche de responsabilités. Les victimes, de ce qui reste la plus grande catastrophe ferroviaire seront officiellement « Morts pour la France »!

Jean-Jacques Mauriat

15 N°331 de 1972

BIBLIOGRAPHIE

Guy Pedroncini
Les Muineries de 1917
Puf 1996

Sous la direction de **Romain Ducoulombier**
Les Socialistes dans l'Europe en guerre
L'harmattan

Victor Bataille Pierre Paul
Des mutineries à la victoire 1917-1918
Editions Robert Laffont 1965

Trains de permissionnaires: Les catastrophes imaginaires»
Mercure de France 1918

Service historique de la Défense SGA
Memoires des Hommes
Journal des Régiments
Morts pour la Francer

Archives départementales de la Haute-Vienne
Archives départementales de la Creuse
Archives départementales de la Corrèze

Registres d'état civil de Saint-Cyr (87)

JL. Chardans
Historia n°311 d'octobre 1972

Louis Beaufils et Hippolyte Simon
Journal d'un fantassin
L'Harmattan 2007

Guillaume Apollinaire
Recueil « calligrammes »

LES 39 PERMISSIONNAIRES LIMOUSINS «MORTS POUR LA FRANCE»

Enquête coordonnée par
Jean-jacques Mauriat avec
En Creuse **:**
Alain et Evelyne Brégiroux, Annie et Claude Regnier
En Corrèze **:**
Christian Mazenc, Brigitte Favrie-Banette
En Haute-Vienne :
Monique Gallais, Jacqueline Rouchon
A Paris: **Marie-Thérèse Alzetto**
A Lyon: **Françoise Moreau**

NÉCROPOLE NATIONALE DE LA DOUA

Stèles individuelles

Adrien Biojoux est meunier au Moulin de la Colle, appelé aujourd'hui Moulin de La Bregère à Cussac en Haute-Vienne. Il est né d'une fratrie de 7 garçons et filles et occupe le 5é rang. Il y a Pierre né en 1874 l'aîné, il sera voiturier au château de Cromières, puis Louise née en 1877, Jean né en 1880 qui reprendra le Moulin lors du partage des biens voulus par son père en 1923 ; il y a François né en 1884 dont le dos déformé trop jeune par les sacs de farine a été exempté de service militaire, il y a Adrien et son jeune frère Jean dit Louis Biojoux partis tous les deux à la guerre. Louis est dans les Dardanelles. Mobilisé avec la classe 12, il restera 7 ans sous les drapeaux ! Enfin il y a Marie dite Ida dont le conjoint Léon Javerliac travaille au chemin de fer.
Adrien né en 1889 est donc de la classe 1909. Il est parti une première fois effectué son service militaire. Il est revenu et a retrouvé le Moulin acheté par son père Léonard Biojoux (on écrivait alors Biaujout) le 18 mars 1875 avec le soutien de son grand-père Léonard Grasset le père de sa mère, François Grasset. Le couple formé par Léonard Biojoux et Françoise Grasset, (ils se sont mariés le 18 novembre 1873 à Cussac) travaille avec détermination. Il faut faire tourner le Moulin l'un des six que compte alors la commune de Cussac.
Tout le monde s'est endetté pour permettre l'acquisition du Moulin. La famille Biaujout comme la famille Grasset ont soutenu le projet du jeune couple et, entre vente de terrain et caution solidaire, elles lui ont permis d'acquérir le Moulin de la Colle. Les enfants sont tous allés à l'école de Cussac et ont obtenu le Certificat d'étude. Mais il fallait travailler et aucun n'a fait exception.
Le 1er août 1914, les cloches de l'église de Cussac sonnent le tocsin. La mobilisation générale frappe bien sûr le jeune Adrien Biojoux. Il vient de rentrer à Cussac



et repart pour le centre de recrutement de Limoges qui lui donnera son affectation au 52e régiment d'artillerie. Après des mois de combat Adrien obtient une permission pour passer les fêtes de Noël à Cussac. Il rejoint Bassano et monte dans le train 612.
Le corps d'Adrien a été retrouvé et identifié. Comme plusieurs de ses camarades il ne reviendra jamais de permission. Rétrospectivement le rédacteur du journal des marches et opérations du 52e régiment d'artillerie basé en Italie écrit à la date du 11 décembre 1917 « accident de train à

Saint Michel de Maurienne[16] » anticipant de 48 heures le drame du train 612… Car à la date du 13 décembre, il avait porté « RAS ». Parce qu'il fut identifié, Adrien a été officiellement déclaré mort le 13 décembre 1917 et son décès a été porté sur le registre de la commune le 7 janvier 1918. Son corps repose dans une tombe individuelle au sein de la nécropole nationale de la Doua à Villeurbanne, et son nom figure désormais sur le flanc droit du monument aux morts de Cussac.

Léonard Brondeau de la classe 1909 est le fils d'autre Léonard et de Marie Maury installés au village du Mazeau à Coussac-Bonneval ils sont journaliers. Léonard a été recruté à Brive et a été envoyé vers le 108é régiment d'infanterie. Il est « mort pour la France » le 12 décembre 1917 à Saint-Michel-de-Maurienne dans un « accident de chemin de fer ».

Louis Eugène Chazette s'est marié le 18 avril 1907 avec Céline Elise Lemerle à l'église de Maison-Feyne. Une église romane des XIe et XIIIe siècle consacré à Saint-Jean-Baptiste. Ce jour là sa sœur Amélie était son témoin. Ils ont signé ensemble l'acte de mariage.
Dans le village, tout le monde se connaît, et le mariage fut une fête.
Maison-Feyne est très peu peuplée, 63 feux à la fin du XVIIIe siècle, elle n'a aujourd'hui que 200 habitants. Pays de pleine peu fertile dans lequel Louis Eugène Chazette est journalier. Son père François Chazette est cultivateur. Il est marié avec Marie Ducaray originaire de Maison-Feyne. Le couple vit modestement avec ses trois enfants. Il y a Marie Amélie est née en 1886, Louis est né le 18 juin 1887 et Auguste Alfred le 15 mai 1891. L'un et l'autre avait accompli son service militaire. Ils étaient revenus à Maison-Feyne pour vivre et travailler. Mais ils seront l'un et l'autre mobilisés le 1er août 1914. Ensemble ils quittent Maison-Feyne pour rejoindre le 78é régiment d'infanterie à Guéret. Ensemble ils vont partir en direction de la frontière.
Auguste vivra dix mois de guerre. Le 22 juin 1915, le plus jeune des deux frères Chazette meurt des blessures qu'il a reçues « sur le champ de bataille ». Louis continue et enchaîne les combats avec son régiment. Verdun d'avril à juin 1916, la Somme de novembre à janvier 1917, la Champagne ensuite, puis l'Italie mi-novembre 1917.
Le 12 décembre 1917 quand il monte dans le train 612, Louis n'a qu'une idée en tête, retrouver sa femme pour passer Noël à Maison-Feyne. Son corps est l'un des huit soldats limousins immédiatement identifiés. Il est donc « mort pour la France » le 13 décembre 1917 à Saint-Michel de Maurienne.
Alfred Antoine Coudert est le plus jeune des morts limousins du train 612. Il est né à Ussel le 29 octobre 1897 et a fêté son 20é anniversaire sur le front d'Italie. Il a été recruté à Tulle à l'automne 17. Quand la mobilisation générale a été déclarée il avait 16 ans et demi… Son frère aîné Léonard a été mobilisé sur place. Soldat de la classe 1912, il n'a pas eu le temps d'être libéré de ses obligations militaires qu'il était déjà mobilisé pour la guerre. Il est donc parti seconde classe du 31e bataillon de chasseurs à pied, direction la frontière allemande dans le Haut-Rhin. Léonard est en ligne sur la Chaussée de Lusse nous sommes le 8 octobre 1914. Léonard est « mort pour la France », tué à l'ennemi.
Désormais seul garçon de sa famille, Antoine pensait comme toute la France d'alors que la guerre ne durerait pas.Son père Gabriel Coudert est employé aux chemins de fer en gare d'Ussel. Il s'est marié avec Anne Mauriacou à Saint-Exupéry le 12 mai 1891. Elle lui a donné quatre enfants : Auguste Léonard est né le 17 avril 1892, Marie Angèle le 9 mars 1895, puis Alfred Antoine et enfin Ernestine Mathilde née le 13 mars 1900. Les quatre enfants sont de bonne santé.
Une réalité importante pour Gabriel Coudert qui avait vécu une année 1889 épouvantable. A l'époque, il était marié depuis le 28 octobre 1886, avec Antoinette Moyen une jeune fille d'Eybrail à Ussel d'à peine 18 ans. Une première fille Augustine Marguerite était née le 27 septembre 1887, puis une seconde fille Marie, née le 26 avril 1889. Gabriel et Antoinette sont alors cultivateurs à Eybrail.
C'est à cette époque que la vie de Gabriel avait basculé. Antoinette Moyen qui a alors 21 ans ne se remet pas de son second accouchement. Elle meurt le 18 juin 1889 trois semaines après la naissance de Marie. Gabriel est seul avec ses deux fillettes. Marie n'a qu'un mois, et tout est difficile à la ferme d'Eybrail. Elle meurt le 19 juillet 1889. Gabriel vient d'avoir 28 ans. Il passe

16 SGA.Mémoires des hommes. Journal de marche des régiments

ainsi l'automne 1889, avant que sa fille aînée Augustine, meurt elle aussi, le 19 décembre 1889, tout juste âgée de 2 ans. Gabriel est seul. Lors de son mariage avec Antoinette, Gabriel avait pour témoin Nicolas Mauriacou, ami de la famille qui habitait Bourdouleix un village de Saint Exupéry. Nicolas était le père d'une jeune fille, Anne, de 15 ans à peine.
Le temps a passé, Anne Mauriacou a désormais 19 ans, elle sera bonne mère et bonne épouse. Le mariage est célébré à l'église de Saint Exupéry le 12 mai 1891. Quatre beaux enfants naissent entre 1892 et 1900. Le fils aîné est prénommé Auguste Léonard. Il est né le 18 avril 1892. À la suite de cette première naissance, Gabriel quitte la ferme d'Eybrail et est embauché en qualité d'agent du nettoyage aux chemins de fer. La paye, comme on disait alors, est régulière. Gabriel devient salarié et change de statut. Le second fils s'appellera Antoine comme son grand-père, cultivateur au Bourg de Margerides.
C'est lui, Antoine Coudert, qui va monter dans le train des permissionnaires pour rejoindre Ussel.
Au lendemain du drame, son corps est retrouvé et identifié. Alfred Antoine est donc « mort pour la France » dans un accident de chemin de fer. Il repose aujourd'hui dans la nécropole nationale de La Doua à Villeurbanne identifié par une stèle individuelle.

Emile Faye a été incorporé au 138éme régiment d'infanterie le 9 janvier 1916. Il avait eu 20 ans le 23 mai 1917. Avec son mètre 61, ses yeux bleus et son front ouvert, Emile est un jeune homme de la campagne. Il vit à Sadroc dans le canton de Donzenac en Corrèze avec ses parents cultivateurs. L'école n'a jamais été son fort, il est classé 1, pour son niveau d'instruction. Le 24 octobre 1916 il avait été affecté au 107é régiment d'infanterie et c'est avec cette unité qu'il était parti en Italie en novembre 1917.
Il est mort dans la nuit du 12 au 13 décembre, mais son corps a été rapidement identifié, si bien que l'avis l'officiel de son décès est daté du 17 décembre 1917. Il repose aujourd'hui sous une stèle individuelle dans le nécropole nationale de La Doua à Villaurbanne.

Jean Malagnoux habitait Paris où il était terrassier lorsqu'il a dû rejoindre le 138e régiment d'infanterie à Magnac-Laval le 9 octobre 1912. Fils de Jean-Baptiste et de Marie Peyraud il est né à Lenzac canton de Treignac en Corrèze. C'est un petit homme d'un mètre 58, aux yeux verdâtre et aux cheveux châtain foncé, un petit nez dans un visage long, il est de corpulence moyenne. Il a un niveau d'instruction correct, classé 3 lors de son conseil de révision. Le corps du 2e classe Malgnoux a été retrouvé et identifié. Il repose aujourd'hui sous une stèle individuelle à La Doua.

Armand Louis Mornet est l'un des deux artilleurs du 52é régiment d'artillerie avec Adrien Biojoux, morts dans le train des permissionnaires. Armand Mornet a quitté Bussières-saint-Georges au lendemain de ses 20 ans, il était bien sûr célibataire. Il a été incorporé le 27 novembre 1913. Il est arrivé à Angoulême le 28 novembre et devait être libéré le 1er août 1916.
Armand est né à Boussac-Bourg le 9 août 1893. Cultivateur comme ses parents, Armand connaît les animaux, c'est sans doute pourquoi, il a accompli un acte « de plus grand courage au cours des ravitaillements de nuits exécutés sous le feu, (il) a donné le plus exemple à ses camarades, (et) a réussi à sauver plusieurs chevaux embourbés ». Pour cela il a été cité à l'ordre de son régiment le 1er juin 1916.
Armand Mornet n'est pas un grand gaillard, 1,63m le visage rond, les yeux gris il a obtenu son certificat d'études et est dit « degré 3 » sur la grille de l'instruction générale établie par l'armée.
Armand a laissé sa sœur Marie Augustine née en 1890, sa mère Marie Courbault, et son père Charles Alexandre Mornet. Si sa mère était d'ascendance creusoise, née à Boussac Bourg depuis au moins trois générations, ce n'était pas le cas de son père. Charles Mornet était né à Ambrault dans l'Indre, comme son grand-père Louis Mornet et sa grand-mère Marie Augus-

NOTES D'INSTRUCTION GÉNÉRALE, ATTRIBUÉES PAR LE CONSEIL DE REVISION

0-ni lire, ni écrire
1-sait lire
2-sait lire et écrire
3-instruction primaire, sait lire écrire et compter
4-brevet instruction primaire
5-bachelier et licencié

tine Bonnin. C'est l'histoire vécue par ses parents qui avait fait de lui un natif de Boussac-Bourg.
Cultivateur à Boussac-Bourg, Armand avait vu ses parents s'installer à Ars, à proximité de Saint-Sulpice. Son père y était toujours cultivateur, sa mère était domestique.
Comme tous les jeunes soldats Armand Mornet avait été au front de longs mois avant cette permission de Noël 17.
Le corps du canonnier Armand Mornet a été transporté à Modane, et c'est là qu'il a été identifié par l'adjudant d'administration de l'hôpital de Modane, Alfred Daviet et par le médecin aide major de 1ere classe Henri Bouchet. Le registre d'état civil de Bussières-saint-Georges, sa commune de résidence avant son départ en août 1913, précise qu'il est « Mort pour la France ».

Jean Arsène Terrasson est inscrit dans la commune de Saint-Vaury en Creuse, depuis au moins quatre générations. Famille de cultivateurs qui n'a pas négligé l'apprentissage de l'écriture car tous, parents et beaux-parents, témoins et amis, présents au mariage de Arsène et Angèle Labouret signent le registre d'état civil le 26 avril 1913. Arsène est né le 31 janvier 1888, il a 25 ans quand il épouse Angèle Labouret née à Bussières-Dunoise le 10 mai 1892 Arsène était de retour à Saint-Vaury après avoir effectué son service militaire. Il avait servi dans l'artillerie d'abord au 21é régiment à partir du 7 août 1909, puis au 29é régiment le 23 août 1910 . Il avait finalement été « envoyé dans la disponibilité le 24 septembre 1911 ». L'armée lui avait accordé un certificat de bonne conduite.
Arsène retrouvait Saint-Vaury à la veille de son 23é anniversaire. Dans son village de la Creuse, Arsène a retrouvé sa femme et repris le travail de la terre.
Le couple est sans enfant lorsque Arsène doit rejoindre en qualité de réserviste le 34é régiment d'artillerie en campagne à Guéret où il arrive le 3 août.. Il devient 2é canonnier conducteur et part pour le front.
Le 12 décembre 1917 il a obtenu une permission et est monté à Bassano dans le train 612. Lorsque les sauveteurs ont fouillé les voitures du convoi qui n'avait pas brûlé, ils ont retrouvé Arsène vivant, mais terriblement blessé. Il a été transporté à l'hôpital de Modane où il est « mort pour la France » le 14 décembre à 8 heures du matin.

carré E, rang 4

Léonard Blanzat est né à Champnétery le 7 octobre 1893. Il est le fils de Léonard et de Catherine Picard. Ses parents étaient cultivateurs au village de Puy Biby. Léonard avait quitté la Haute-Vienne pour Guéret et c'est en Creuse qu'il a été recruté. Il a été mobilisé à Guéret et dirigé vers le 112éme régiment d'artillerie lourde. Il est devenu 2éme canonnier conducteur. De la classe 13, il était sous les drapeaux lors de la mobilisation générale et il a été envoyé sur la frontière. Mi-novembre 1917, Léonard Blanzat est parti en Italie. Il est « mort pour la France » le 12 décembre 1917 à Saint Michel de Maurienne.

Paul Bonnefond aurait dû fêter son 36éme anniversaire avec sa femme Marie Marguerite Jabrillat le 27 décembre 1917 à Bonnat dans la Creuse. Paul Bonnefond est né à Limoges le 27 décembre 1881 fils de Aubin Bonnefond et de Marie Queyroy. Il s'est marié à Bonnat le 27 juin 1901. Mobilisé une première fois pour effectuer son service militaire il a été recruté par le conseil de révision de Guèret. Aprés 19 mois sous les drapeaux, il a été renvoyé dans ses foyers avec l'espoir d'y vivre en paix. Le 1er août 1914, Paul Bonnefond a été affecté au 78é régiment d'infanterie. D'abord porté disparu, il a été déclaré mort par jugement du tribunal de Saint-Jean-de-Maurienne dans l'accident de chemin de fer à Saint-Michel-de-Maurienne, le 13 décembre 1917.

Jean-Baptiste Bonnefont est né le 11 mai 1891 il était charpentier dans son village de Magnat canton de La Courtine dans la Creuse. Il est le second fils de Jean Bonnefont et de Marie Moreau. Son frère aîné Lucien Louis Emile est né en 1889.
Jean-Baptiste est un garçon grand, 1,73m et mince, le conseil de révision auquel il se présente à Guéret le 31 août 1912 souligne qu'il a le visage osseux. Titulaire de son certificat d'études, il est noté 3 dans l'échelle de l'instruction générale.
Mais le conseil de révision souligne aussi que Jean-Baptiste Bonnefont est soutien de famille depuis la mort de son ère. Un charpentier est a même de subvenir aux besoins de sa famille.

OSSUAIRE

Jean-Baptiste rejoint pourtant, le 10 octobre 1912 son régiment le 78e RI et est soldat de 2éme classe. Il est promu sapeur le 17 janvier 1914 puis sapeur de lere classe le 25 juillet 1916, cela faisait presque deux ans qu'il était au front. Il devait être versé dans la réserve le 1er octobre 1914. La mobilisation du 1er août a tout bouleversé. Maintenu sous les drapeaux, il a combattu « avec courage et sang-froid » ce qui lui a valu une première citation à l'ordre du 78é Régiment d'infanterie pour avoir « assurer l'exécution dans des conditions souvent périlleuses des travaux dont il était chargé », puis une seconde citation au « sapeur pionnier très courageux, volontaire pour un coup de main le 14 septembre 1917, a participé à la destruction des abris occupés par l'ennemi [17]» ce qui lui a valu la Croix de guerre avec étoile de bronze.
Jean-Baptiste Bonnefont est monté dans le train 612 est s'est retrouvé avec tous ses camarades sur le quai de la gare de Modane en attendant une seconde locomotive qui n'est jamais venue. Il a obéi aux ordres qui étaient donnés de remonter dans le train. Il a vu certains des permissionnaires trop occupés à boire en ville, courir le long du quai lorsque le train a démarré. Certains n'ont pas pu monter. Jean-Baptiste était dans le train, il serait pensait-il le lendemain dans la Creuse.
Son corps n'a pas été identifié. Mais l'autorité militaire a admis le 26 mars 1918[18], qu'il était bien dans le train 612 et qu'il était donc mort. Le Tribunal de Saint Jean de Maurienne l'a confirmée dans une décision du 14 décembre 1918.

Alphonse Botte est fils jumeau de gendarme. Les jumeaux sont nés le 11 octobre 1891 à Beynat, Corrèze où le père était en fonction. Le jour de leur naissance deux gendarmes sont témoins et signent au côté du père Alphonse 35 ans, l'acte d'état civil. Mais gendarme est par nature une profession mobile. La famille Botte est donc à Guéret lorsque le fils Alphonse et son frère jumeau André, doivent être recensés. Alphonse est affecté au 50e régiment d'infanterie. Il se retrouve en Italie mi-novembre 1917. Il est parmi les 276 soldats non-identifiés dont les corps son rassemblés dans l'ossuaire de la Nécropole de La Doua.

17 Fiche matricule de recrutement : n° 1070 AD de la Creuse.

18 Transcription du décès le 30/05/1919 acte n° 16 4E135-27

Jean-Marie Brousse vivait à Bordeaux où il était employé. Il était né en Corrèze à Sérilhac canton de Beynat chez ses parents Jean Brousse et Catherine Laval. Son père est né le 28 juin 1862 à Lagleygeolle en Corrèze, lors de son mariage le 18 décembre 1893 il était domicilié à Marsal en Moselle et est dit « libéré du service actif comme ayant fait (son temps) dans l'artillerie de forteresse ». Le fils Jean-Marie est grand, 1 ,70 m, les cheveux blonds, les yeux marrons, il avait été un élève attentif et avait obtenu son certificat d'études ce qui lui avait valu d'être classé 3 pour son niveau d'instruction. Il a été incorporé le 9 janvier 1915 d'abord au 126e régiment d'infanterie puis au 140é RI à partir du 22 juin 1915. C'est avec le 140e RI qu'il a été cité à l'ordre du régiment après avoir été blessé le 26 septembre à Perthes en Haute-Marne « plaie en séton[19] par balle à la cuisse gauche ».
Il est mort dans le train en rentrant d'Italie.

Louis Clergerie a quitté Ayen, où il est né le 13 mars 1892 chez ses parents, Léonard et Françoise Lafon cultivateurs, pour Brive où il est garçon de salle dans un restaurant de la ville. Il n'a pas un grand niveau d'instruction, classé 2 par le conseil de révision, il est pourtant volontaire et courageux. Sa vie aux combats auxquels il participe en témoigne. Incorporé le 10 octobre 1913 au 126e régiment d'infanterie, il est blessé avec citation à l'ordre du régiment le 22 décembre 1915. Sa fiche matricule révèle des « plaies multiples et superficielles de la face et du cou par éclat d'obus. Excellent soldat qu'i s'est distingué tout particulièrement à Neuville-Saint-Vaast[20] en Artois en septembre 1915 où il a été blessé en attaquant ». Louis Clergerie a obtenu la Croix de guerre avec étoile de bronze, et la médaille militaire à titre posthume le 24 juillet 1923.

Louis Coq est de la classe 1914. Il a été appelé et mobilisé le même jour. Recruté à Brive il a été affecté au 126é régiment d'infanterie. Il est le fils de Jean Coq et de

19 Il y a plaie en séton, lorsque la balle entre et sort provoquant « une véritable tunnellisation de la peau » selon le Pr. M. Le Gueut-Develay CHU de Rennes 1998 service de médecine Légale

20 Neuville-saint-Vaast a sur son territoire le plus grand cimetière allemand en France. Il compte 44833 sépultures soldats morts sur le sol français. Le cimetière de Targette également dans cette commune compte 11443 soldats français. Il y a un musée militaire qui évoque les combats de la Première guerre mondiale.

Marguerite Boucheron cultivateurs au village de Curbertafond commune de Coussac-Bonneval. Louis Coq a d'abord été porté disparu. C'est un jugement du 14 décembre 1918 qui l'a dit décédé dans « l'accident de chemin de fer de Saint Michel de Maurienne ». Il avait 23 ans. Il avait vécu 3 ans de guerre. Il est « Mort pour la France ».

Jean Delage était le cousin de Louis Coq. Son père Jean Coq était l'oncle de Jean Delage. Il avait été recruté à Brive et versé au 126é régiment d'infanterie, si bien que les deux cousins partis ensemble à la guerre, rentraient ensemble pour cette permission de Noël 1917. Ils sont morts ensemble à Saint-Michel-de-Maurienne

Lucien Delmas est versé dans les services auxiliaires parce qu'il marche mal. Le conseil de révision a constaté un « chevauchement des orteils » et a considéré qu'il ne pouvait faire un bon fantassin. Mais Lucien est camionneur. Le conseil de révision dit donc, qu'il peut être utile et sera donc versé « au service auxiliaire ».
Lucien Delmas a effectué son service militaire loin du maniement d'armes et de la marche au pas. Il a été versé dans la réserve en septembre 1903 et a repris son camion. Après 1905, il a quitté Aubusson, où il était né 20 février 1879 de Pierre Delmas un charretier Corrézien et de feue Marie Fournaud qui était à Aubusson.
Lucien Delmas, quitte à son tour la Creuse et poursuivit son activité à Roanne.
Il résidait au 47 de la rue de Paris, quand il a été appelé le 1er août 1914. Lucien Delmas a redit qu'il avait été versé dans le service auxiliaire quand il avait 20 ans. La commission spéciale de réforme de Roanne dans sa séance du 11 décembre 1914 a maintenu son affectation au service auxiliaire. Confirmation encore le 16 décembre 1914 par un « avis collectif » de ladite commission.
Pourtant le 8 septembre 1915, Lucien Delmas est « appelé à l'active » est envoyé au ler régiment d'artillerie de campagne avec le grade de 2eme classe.
Le 12 décembre 1917, Lucien Delmas est dans le train des permissionnaires en route pour Chambéry. Ensuite se sera Lyon puis Roanne. Il retrouvera sa femme Louise Verrier, qui était ouvrière en tapisserie lorsqu'il la épousée à Aubusson en 1901. Il retrouvera aussi sa fille Marcelle qui est née à Aubusson en 1905 et qui a maintenant 12 ans.
Lucien Delmas a été porté disparu. Puis le jugement prononcé par le tribunal de Saint-Jean-de-Maurienne a dit qu'il était « mort pour la France » le 12 décembre 1917 « pendant l'accident de chemin de fer de Saint-Michel-de-Maurienne ».

Jean-Baptiste Delpey s'était marié le 29 octobre 1917 lors de sa dernière permission à La Rochefoucault en Charente avec Marie Barussaud. Il était né à Uzerche le 24 juin 1891, déclaré par la sage-femme car son père Victor était âgé de 25 ans, terrassier migrant n'était pas présent pour déclarer la naissance de l'enfant. La famille avait ensuite quitté Uzerche car c'est à Bergerac en Dordogne que le jeune Jean-Baptiste avait été recruté en 1911. Mobilisé le 1er août 1914, il avait été affecté au 34e régiment d'artillerie en qualité de 1er canonnier conducteur. Son corps n'a pas été identifié. Le 14 décembre 1918 le tribunal de Saint-Jean-de-Maurienne l'a déclaré mort «le 12 décembre 1917 pendant l'accident de chemin de fer survenu au train de permissionnaires à Saint-Michel-de-Maurienne ». Le jugement a été transcrit le 26 février 1919 sur le registre d'état civil de Bergerac. Ville dans laquelle l'attendait depuis le 14 décembre 1917 sa jeune épouse Marie.

Fernand Henri Charles Dubuget est né le 20 avril 1890 à Linard en Creuse. Il est dit cultivateur installé, à Linard depuis au moins trois générations. Son père François Dubuget a été dit « cultivateur » mais aussi domestique lors de la naissance de Fernand. Sa mère Mathilde Demenoit est issue d'une famille de maçon creusois de Malval à deux pas de Linard dans le canton de Bonnat.
Fernand est un garçon blond de 1,62m. Le visage long et osseux est encadré de deux oreilles écartées. Le front fuyant est à peine souligné par des sourcils fins et clairsemés. Le teint est coloré comme le sont les garçons de la campagne. Fernand a bien été à l'école du village, puisqu'elle était obligatoire, mais il n'a pas dû être très attentif. Le conseil de révision lui a attribué un « 2 » pour déterminer son niveau d'instruction : c'est-à-dire qu'il sait « lire et écrire » savoir compter lui aurait permis d'obtenir un « 3 ». Le 2 octobre 1911, Fernand a été incorporé au 21é Régiment de Chasseurs. Il a été « renvoyé dans ses foyers » le 8 novembre 1913. La mobilisation générale du 1er août

lui a fait retrouver le chemin du casernement. Fernand est monté dans le train à Bassano. Personne n'a plus eu de ses nouvelles. Le 25 février 1918, il a été porté disparu, et présumé décédé « pendant l'accident de chemin de fer de Saint-Michel-de-Maurienne ». Le 14 décembre 1918, le tribunal de Saint-Jean-de-Maurienne a fixé son décès au 12 décembre 1917. Il est « mort pour la France »

Armand Gérodolle est né le 28 septembre 1894 au Moulin Neuf à Beyssac en Corrèze. Son père Jean Gérodolle né le 13 juin 1869 et son grand père Gabriel Gérodolle, étaient meuniers au Moulin de Noux à Vignols. Puis la famille s'est organisée de façon à donner toute leur chance aux deux garçons nés du couple Gabriel Gérodolle et Gabrielle Carymar : Jean Gérodolle et son frère aîné François étaient meuniers l'un et l'autre. Ce dernier a poursuivi l'activité au Moulin de Noux, et Jean marié le 7 octobre 1893 avec Anne Chasseuil s'est installé à Beyssac au Moulin Neuf. C'est ainsi que Armand, fils de Jean, né pour être meunier, s'est installé à Arnac-Pompadour.
Mais Armand né en septembre 1894, est donc de la classe appelé sous les drapeaux en septembre 1914. Voilà plus de 3 ans qu'Armand «bon soldat, brave et dévoué» arpente les champs de bataille.
Recruté à Brive, il a été affecté au 126é régiment d'infanterie où il est simple 2é classe. Il est monté dans le train à Bassano comme tous les autres. Il a vécu la peur, le choc, le drame. Il a été porté « disparu », puis par jugement du 14 décembre 1918, il a été déclaré mort pour la France, son décès a été porté sur le registre d'état civil de Beyssac le 26 février 1919, presque 15 mois après l'accident. Il a reçu la mdéille militaire à titre posthume;

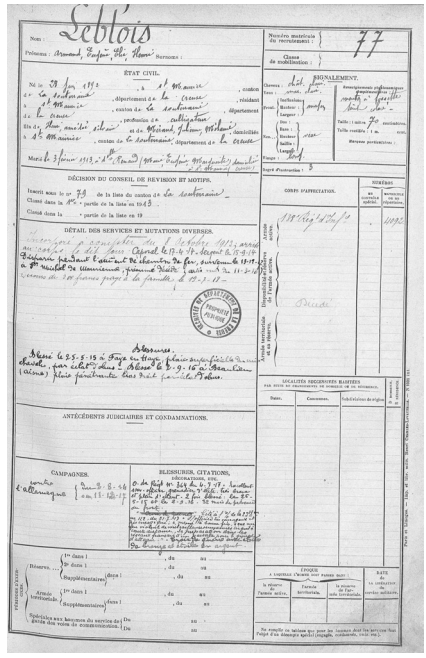
Gaston Eugène François Guillebot avait eu 20 ans le 4 février 1917. Il était sous les drapeaux depuis le 9 janvier 1916. Il avait 18 ans et 10 mois lors de son incorporation au 138é régiment d'infanterie. Le 13 novembre 1916 il est passé au 107é régiment d'infanterie et il est parti en Italie mi-novembre 1917.
Gaston est donc né le 4 février1897 à Bussière-Dunoise canton de Saint Vaury où son père François Guillon était cultivateur. Il est né à 16 heures dans la petite maison familiale de Grand-Bord où sa mère Marie Martinerie, tout juste âgée de 29 ans a accouché. Gaston est le 4éme de ses enfants. Il y a eu Marie, née en 1890, puis Louis Philippe né en 1892, Alexandre né en 1895 et enfin Gaston troisième fils de la famille. Une enfance paysanne entre le travail de la terre et l'école où il va de temps en temps. Gaston sait lire et écrire. Les yeux marrons, les cheveux châtains foncés, sur sa fiche matricule le rédacteur écrit « visage ovale », « front ordinaire » .
Les trois fils Guillebot se sont retrouvés mobilisés sous les drapeaux. Les deux aînés sont revenus. Gaston, ce garçon « ordinaire », est monté le 12 décembre 1917 au matin dans le train en direction de la France pour une permission de Noël. Son corps a été retrouvé sans vie dans la nuit. Il est mort pour la France le 12 décembre 1917.

Emile Pierre Justin Guillon, né le 19 octobre 1882 à Villard, canton de Dun en Creuse, est un peu différent des autres conscrits lorsqu'il se présente au conseil de révision à Guéret. Légèrement plus grand que la moyenne avec 1,68m, il est mince. Si mince que le médecin militaire l'ajourne une première fois pour « faiblesse » en 1903. Emile vient d'avoir 20 ans. Fils de paysan creusois depuis 4 générations, propriétaire à Chambourtière commune de Dun et désormais cultivateur lui-même, Emile était un bon élève. Il fut attentif et a obtenu son brevet, ce qui lui vaut une note de « 4 » sur « 5 », pour qualifier son niveau d'instruction générale.
En 1904, Emile doit repasser devant le conseil de révision qui le déclare « bon » pour le service. Il est incorporé le 15 octobre 1904 au 34é régiment d'artillerie. Cet « intellectuel » est nommé dès le 15 novembre 2éme canonnier conducteur. Il est nommé brigadier le 1er octobre 1905. Il est libéré avec certificat de « bonne conduite » le 18 juillet 1906 après 19 mois de service. De retour à Villard, canton de Dun, Emile prépare son mariage avec Marie Eugénie Augustine Dardaillon. Elle a 23 ans. Elle est la fille de cultivateurs propriétaires installés au village de La Pérelle dans la même commune. Contrat de mariage est passé devant notaire le 28 février. Le mariage est célébré le 2 mars 1907. Les mariés, les témoins, les parents signent l'acte de mariage. Dès 1908, une petite fille vient au couple : Renée Marie Emilie est née à Villard.
Le 1er août 1914, Emile marié, père de famille, 28 ans le 19 octobre prochain, retrouve le 34é régiment d'artillerie.

En décembre 1917, l'artilleur a vécu toutes les campagnes de la guerre et se retrouve en Italie. Il vient d'avoir 35 ans, et accueille cette permission de Noël avec un immense soulagement. Le 12 décembre, il est dans le train qui quitte la gare de Modane après avoir traverser le nord de l'Italie de part en part. Voilà plus de 10 heures que le train des permissionnaires roule vers Chambéry. Le corps d'Emile Guillon n'a jamais été identifié. Porté disparu, il est présumé mort le 12 décembre 1917.

Lucien Eugène Labarre était 2éme canonnier conducteur au 112éme régiment d'artillerie lourde. Il avait eu 20 ans le 6 janvier 1897. Il avait passé son enfance à Thiat avec son père Jean-Baptiste cultivateur patron et sa mère Joséphine Desbrousses. La famille vivait Chez Raslaud un village de 22 âmes de cette commune de Thiat qui comptait 690 habitants en 1911. A l'époque il n'y a à Thiat ni électricité, ni service de tramways départementaux. On va à pied ou en attelage et on s'éclaire à la bougie. Mais il y a deux écoles à Thiat à partir de 1897 : une pour les garçons et une autre pour les filles. C'est à l'école du bourg que Lucien a appris à lire, écrire et compter. Lucien Labarre avait été recruté à Magnac-Laval. Il est mort pour la France. Son nom est inscrit sur le monument aux morts de la commune.

Armand Eugène, Elie, Henri Leblois est le seul sergent des morts limousins dans le train 612. Sous officier, il a été promu au front le 15 septembre 1914, alors que son régiment était engagé dans la bataille de la Marne. Le 2 septembre et les jours suivants le 138é RI subit de lourdes pertes : le 2 septembre 11 soldats sont tués, et le régiment perd son commandant, blessé ainsi que 69 soldats, tandis qu'un capitaine et 12 hommes de troupes sont portés disparus. Le 3 septembre, 1 officier de réserve et 4 hommes de troupes sont tués, il y a aussi 107 blessés et 89 disparus parmi les soldats. Ainsi, en 48 heures, près de 300 hommes sont-ils mis hors de combat.
Le caporal Leblois constate le 4 septembre que son régiment durement touché est placé en réserve, avant de rejoindre Saint-Ouen-Domprot[21] côte 194 arrivée le 7 septembre. Le 8 et le 9 septembre les combats reprennent autour de Sompuis avec son lot de morts, de disparus et de blessés : 12 morts, 78 blessés et 7 disparus en 48 heures. Le 11 septembre « la marche continue sur Togny aux bœufs à travers champs, marche à travers champs par une pluie battante et sur un terrain meuble dans lequel les hommes enfoncent jusqu'à la cheville[22] ».
Le 15 septembre, le régiment reçoit un renfort de 450 soldats et sous officiers et de 3 officiers. Le caporal Leblois est nommé sergent.
En novembre 1917, le 138e RI se retrouve en Italie en Vénitie. Le sergent Leblois


Leblois

ÉTAT CIVIL.

DÉCISION DU CONSEIL DE RÉVISION ET MOTIFS.

DÉTAIL DES SERVICES ET MUTATIONS DIVERSES.

ANTÉCÉDENTS JUDICIAIRES ET CONDAMNATIONS.

CAMPAGNES.

BLESSURES, CITATIONS, RÉCOMPENSES, ETC.

attend comme tous le moment de rentrer en Limousin. « cet excellent sous-officier, grenadier d'élite » a vécu 32 mois de présence au front. Cette permission il l'attend !
Armand Leblois[23] est né le 28 juin 1892 à Saint-Mautice. Il est le fils de Henri Amédée Sylvain Lebois et de Julienne Mélanie Méraud installés à Saint Maurice la souterraine. Il a une sœur aînée, Berthe Adrienne née en 1891.
Le jeune Leblois a poursuivi des études à l'école primaire de Saint Maurice et a décroché son certificat d'étude, car il est noté 3 en degré d'instruction.

21 Saint Ouen Domprot est à 8 km de Sompuis dans le département de la Marne.

22 Journal de Marche et d'opérations du 138e RI septembre 1914.

23 5Mi 448,p 1014, n°20

Juste avant de partir effectuer ce qu'il croyait être un service militaire de 18 mois, Armand Leblois avait épousé Marguerite Renaud, le 3 février 1913 à Saint Maurice. Ils sont restés ensemble jusqu'au 8 octobre 1913, ce jour-là Armand a été incorporé au 138e RI basé à Bellac et Magnac-Laval, où il est arrivé le jour même.
Ce 13 décembre 1917, Armand Leblois devait prendre le train pour Limoges en gare de Lyon qu'il aurait rejoint après l'arrivée prévue à Chambéry.
Sa jeune femme n'a pas tout de suite su que son mari avait péri dans l'accident de Saint-Michel-de-Maurienne, Armand a été porté disparu. Pourtant, l'armée n'avait pas de doute, si bien que le 11 mars 1918 il a été présumé mort dans l'accident ferroviaire et sa veuve a reçu un secours de 200 francs, payé le 19 juillet 1918.
Après enquête, sa mort a été finalement prononcée par le Tribunal de Chambéry le 25 novembre 1918. Son décès a été porté sur les registres de l'état civil de la mairie de Saint-Maurice le 26 février 1919.

Lucien Lorcery est né le 9 novembre 1890 à Saint Marc à Loubaud, et habite Gentioux dans la Creuse. Cultivateur, les soldats recruteurs font de lui un portrait singulier. Lucien est plutôt grand, 1,68m, il a le cheveu châtain foncé, les yeux bleu foncé, enfoncés dans l'orbite. Le front est petit, souligné par des sourcils broussailleux et drus. Les lèvres sont minces. Sa culture générale est faible, car le conseil de révision lui concède de savoir lire et écrire et lui accord un 2 sur 5 en instruction générale.
Classé « soutien de famille » il sera incorporé une première fois le 10 octobre 1911 au 78é régiment d'infanterie. Démobilisé le 8 novembre 1913 avec certificat de bonne conduite, il sera dirigé le 3 août 1914 sur le régiment d'infanterie de Guéret avant de rejoindre le front. Disparu le 12 décembre 1917 il sera déclaré « Mort pour la France ».
Le nom de Lucien Lorery figure aujourd'hui sur le monument aux morts de Gentioux accompagné d'un petit paysan en galoches. Le poing tendu. Le monument est assorti d'une légende en forme de cri « maudite soit la guerre ».

Claude, Léon Loup est le fils de Jean Loup terrassier âgé de 38 ans et de Marie Parneix 36 ans. Le couple s'est marié à Limoges le 2 avril 1892. Pendant la guerre, ils habitent 9 impasse Lelong à Limoges. Et c'est là que Claude, doit les retrouver pour passer Noël. Claude a tout juste 20 ans et il a rejoint le 107é régiment d'infanterie basé à Limoges au printemps 17. Claude est né le 3 juin 1897. Claude Léon Loup était dans le train des permissionnaires rentrant d'Italie. Son corps a été retrouvé. Il est « mort pour la France » le 12 décembre 1917.

Georges Magnesse est né le 30 septembre 1888 à Chalus dans la ville Haute. Son père Antoine avait 26 ans et venait de Dordogne. Sa mère avait 28 ans et était de Chalus. Georges était de la classe 1908. Il avait donc fait son service militaire avant de repartir en 1914 lors de la mobilisation. Entre temps il s'était marié le 19 juillet 1913 avec Marie Peyrat à Saint-Yrieix-la-Perche. Un an de vie commune avant de repartir en qualité de 2eme canonnier conducteur au 34éme Régiment d'artillerie après avoir été recruté à Brive.
Le corps de Georges Magnesse n'a pas été identifié parmi les restes découverts dans les ferrailles calcinées du train des permissionnaires. Il a été porté disparu. Par jugement du tribunal de Saint-jean-de-Maurienne du 14 décembre 1918 il a été déclaré mort dans l'accident. Son dernier domicile connu était avec son épouse à Saint-Yrieix-la-Perche. C'est elle qui a été prévenue.

Antoine Henri Malefont était 3éme canonnier servant au 34éme régiment d'artillerie comme Georges Magnesse. Ils avaient 5 mois de différence. Antoine était du 4 mars 1887 et était né à La Roche l'Abeille de Léonard 24 ans et de Marguerite Gibeaud 18 ans. Les familles étaient plus aisées que la moyenne des villageois. Le grand-père maternel, Pierre Gibeaud était propriétaire au bourg et le grand-père paternel avait le statut de fermier au village du Goulet à Saint-Priest Ligoure. Antoine Malefont avait été recruté à Limoges en 1907. Libéré en 1909 il est reparti sous les drapeaux 5 ans plus tard. Trois ans de guerre, des milliers d'obus tirés sur tous les champs de bataille. Le 34é RA était arrivé en novembre 1917. Première permission pour le groupe des artilleurs du 34éme qui monte le 12 décembre au matin, à Bassano, dans le train à destination de la France. Antoine Malefont a « disparu dans l'accident de chemin de fer » le 13 décembre 1917 à Saint-Michel-de-Maurienne.

Alfred Malvergne avait quitté Noailles, le village de sa naissance le 22 juillet 1891, pour Brive où il habitait et exerçait la profession de fumiste. Il demeurait 24, rue de la République et s'était marié le 31 octobre 1910 avec Marie Antoinette Barry en présence de ses parents Isidore Malvergne, couvreur et Marie Paterne. Le 8 octobre 1910, il avait rejoint le 126e régiment d'infanterie pour le temps de son service militaire, mais il n'a plus quitté l'uniforme jusqu'à sa mort dans le train des permissionnaires, rentrant d'Italie.
Sa fiche matricule précise une citation à l'ordre du régiment : « Excellent soldat. A toujours eut une belle attitude au feu notamment en Artois et en Champagne » Croix de guerre avec étoile de bronze, il a reçu la Médaille militaire à titre posthume par arrêté du 24 juillet 1923.

André Franck Mas est un soldat de la classe 1914. Il est né le 29 décembre 1884 à Saint-Yrieix-la-Perche et a vécu son 20éme anniversaire sur la frontière revêtu de l'uniforme du 8éme régiment de génie. Il a été recruté à Brive et a pris la direction du front. Il a laissé ses parents François Mas 37 ans et Delphine Margaux 33 ans épiciers place des Peyrats à Saint-Yrieix. André Mas est « Mort pour la France » dans la nuit du 12 au 13 décembre 1917 à Saint-Michel-de-Maurienne ;

Pierre Montagne a le regard clair et la moustache rieuse. Relevée sur les pointes, elle donne au visage du jeune homme l'air enjoué. Pierre Montagne est « un brave ». « Brave soldat qui s'est maintes fois distingué par son entrain et son dévouement surtout en Artois et à Verdun » est-il écrit sur sa fiche militaire. « Brave soldat qui s'est maintes fois distingué par son courage » est-il précisé. Il a obtenu la croix de guerre avec étoile de bronze.
Pierre Montagne est né le 22 juin 1888 à Saint Marien de Claude Montagne et de Louis Villatte cultivateurs à Saint Marien. Avec son 1,68m, Pierre est du genre « costaud » il arrive à l'armée le 6 octobre 1909 et devient « tambour » du régiment le 24 septembre 1910. Il est démobilisé le 26 septembre 1911. Le 1er août 1914 il est dirigé sur le régiment d'infanterie de Brive le 126é RI ; où il arrive le 3 août.
Sa bravoure a valu au tambour, Pierre Montagne la reconnaissance de ses chefs et deux citations à l'ordre du régiment.



Pierre Montagne né à Saint-Martien Creuse

Mais sa mort dans les ferrailles du train de permissionnaires au lieu-dit La Saussaz, lui vaudra à titre posthume de recevoir la médaille militaire.

Léonard Monteil, yeux bleu, cheveux blond clair, visage plein, mesure 1,63 m et est qualifié d'un 3 pour son niveau d'instruction. Il travaille et réside à Châteauroux dans l'Indre où il est employé au Lycée de la ville. Il a été incorporé le 1er octobre 1912 au 21e régiment de chasseurs, cavalerie légère à Limoges. Son corps n'a pas été identifié. Il est enterré aujourd'hui dans le carré E rang 4 de la Nécropole nationale de La Doua à Villeurbanne.

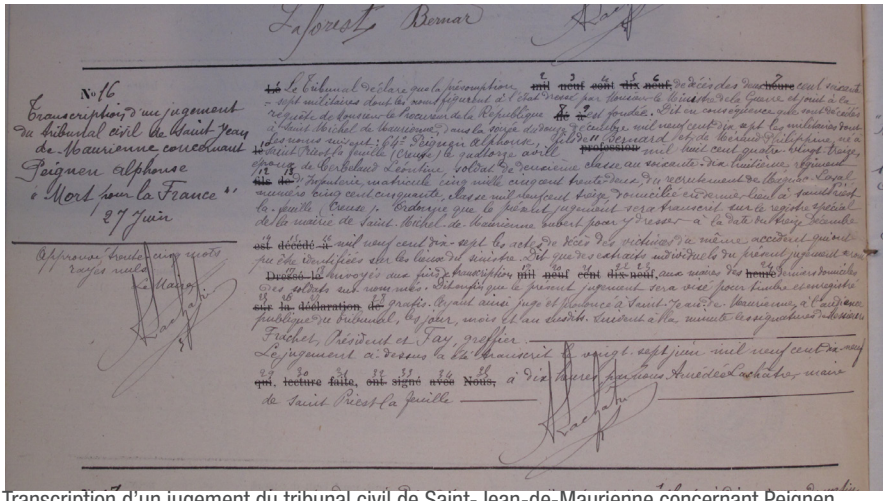
René Antoine Montel s'est marié à Rancon le 1er juin 1914 avec Marie, Louise, Jeanne Pinard. Né le 23 avril 1889, il venait d'avoir 25 ans et vivait alors au bourg de Bussière Poitevine où son père Léger Montel et sa mère Françoise Duverger étaient épiciers. Incorporé en 1909 il avait été démobilisé en 1911. Remobilisé le 1er août 1914 il était reparti au 138éme régiment d'infanterie, laissant sa jeune épouse à Rancon. Il était devenu sous-officier sur le front. Nommé caporal il était « en service commandé » dans ce train accidenté entre Modane et Saint-Michel-de-maurienne. Il est « mort pour la France » le 12 décembre 1917. Son dernier domicile connu était à Rancon où vivait Marie.

Alphonse Peignen est un petit gabarit : 1,61m, il devait avoir un poids conforme

à la norme de l'époque des conseils de révision, soit environ 60 kilos, ce qui lui donnait un tour de cage thoracique d'au moins 30 centimètres et faisait de lui un bon soldat. Alphonse malgré son jeune âge avait épousé le 10 juin 1911 Léontine Cerbelaud âgée elle aussi de 18 ans, native de Saint-Priest-la-Feuille. Le couple s'était installé en qualité de cultivateur au village de La Berthonnerie dans lequel la famille Peignen était déjà installée.
Les parents d'Alphonse s'étaient installés à Saint-Priest-la-Feuille en 1887, lors de leur mariage. Le père Bernard Peignen était né à Fromental en Haute-Vienne fils de Léonard Peignen et de Léonarde Elisabeth Bourjet, de Fromental eux aussi. Sa mère Philippine Méraud était née en 1872 à La Souterraine et avait tout juste 15 ans à son mariage comme lors de la naissance de Léa, sa fille aînée. Elle était la fille de Pierre Méraud et Marie Biamais.
C'est à Saint-Priest que sont nés les deux enfants du couple et qu' Alphonse a appris à écrire, lire et compter ce qui lui a valu un « 3 », en évaluation de son instruction générale lors du Conseil de révision.
Le jeune Alphonse Peignen a été incorporé le 28 novembre 1913 au 78é régiment d'infanterie au casernement de Guéret. Il a été mobilisé sur place le 1er août 1914 puis il est parti au front.
Il est monté dans le train 612.
Lors du déraillement, son corps a été broyé par la ferraille et le brasier. Il a été porté disparu jusqu'au jugement du tribunal de Saint-Jean-de-Maurienne qui l'a dit « Mort pour la France ».

Pierre Plancoulène est un limougeaud d'une famille ouvrière. Le père Blaise est corroyeur, ouvrier travaillant le cuir, intermédiaire entre le tanneur et les bourreliers, selliers ou relieurs, la mère Catherine Reix est couturière. La famille vit à Limoges au 9, de la rue Pennevayre. Pierre est né le 3 janvier 1893. C'est donc en 1913 qu'il passe devant le conseil de révision à Limoges et est affecté au 138éme régiment d'infanterie dans les casernements de Bellac et Magnac-Laval. Il est sous les drapeaux lors de la mobilisation générale du 1er août 1914, et il y reste. Pierre Plancoulène avait gagné l'Italie mi-novembre 17. Cette permission était la première depuis de nombreux mois.

Léonard Benoît Amédée Raymondeau est issu d'une très ancienne lignée de limousins installés entre Saint Cyr, Saint Laurent sur Gorre et Saint Auvent. Léonard est né le 22 janvier 1897 à Saint Cyr. Il est le fils de Léonard né en 1864 à Saint-Laurent-sur-Gorre et de Marguerite Léveque née en 1866 à Saint-Auvent. Son ascendance permet de trouver des liens avec la plupart des familles aujourd'hui encore présentes dans cette région du département. On trouve parmi ses ancêtres les Gorre, les Descubes, les Reynaud, les Chèzemartin, les Desoubdanes. Autant de noms qui nourrissent la généalogie des familles de ces cantons.
Léonard Benoît a été recruté à Limoges avec sa classe celle de 1917. Celle qui pensait de jamais devoir partir lorsque la guerre a été déclarée en août 1914.
Léonard a donc quitté Saint-Cyr pour rejoindre le 112éme régiment d'artillerie


Transcription d'un jugement du tribunal civil de Saint-Jean-de-Maurienne concernant Peignen Alphonse «Mort pour la France». AD de la Creuse



Le monument aux Morts de Saint-Cyr, sur lequel figue deux fois le soldat Léonard Benoît Raymondeau. Photo Jean-Luc Gallais

lourde. Il y est nommé 2éme canonnier. L'artillerie lourde est alors tractée par des chevaux. Le travail de détente et de pansage est l'une des activités quotidiennes des artilleurs avec le nettoyage et graissage des batteries. Léonard est en Italie en Vénitie. Il rejoint Bassano et le train qui doit le ramener en France. Léonard Benoît Raymondeau est mort dans la nuit du 12 au 13 décembre 1917 sans que son corps ait été identifié. Aujourd'hui il figure deux fois sur le monument aux morts de Saint-Cyr, une fois avec le prénom de Léonard, une seconde fois avec le prénom de Benoît. Hommage fait à un gamin de 20 ans « mort pour la France »

Léonard Redondin est boulanger à Egletons où il est né le 13 janvier 1888. Il est le fils de Léonard Redondin, scieur de long né en 1848 et de Marie Bordas, née en 1857 tous les deux originaires d'Egletons.
Il a été appelé une première fois avec sa classe en 1908. De retour il a épousé à la mairie de Sarran le 9 mai 1912 Marie Anne Vaillot. Mais le jeune couple a été rattrapé par la guerre. En 1914 à 26 ans il reçoit son ordre de mobilisation. Convoqué au bureau de Tulle, il rejoint son unité le 34é régiment d'artillerie de campagne, où il deviendra 2éme classe canonnier conducteur. En 1917 il est en Italie avec son régiment. Il doit rejoindre sa famille pour les fêtes de Noël.
Mais le corps du jeune soldat n'a jamais été retrouvé. Il a d'abord été porté disparu. Puis il a fallut une décision du Tribunal de Saint-Jean-de-Maurienne du 14 décembre 1918, un an après l'accident, pour que sa mort soit officiellement reconnue et puisse être transcrite sur le registre d'état civil d'Egletons le 26 février 1919. « Léonard Redondin est mort pour la France »

Emile Henri Sejotte est né à Saint-Martin-le-Mault le 4 septembre 1880 de Jean Sejotte, sabotier et de Justine Delhaume. La famille est installée à Lambertière un village de la commune. Emile Sejotte retrouve l'uniforme en 1914 alors qu'il a 34 ans. Il est recruté à Magnac-Laval et est affecté au 8éme régiment de génie. Son régiment fait mouvement vers l'Italie à la mi-novembre. Son corps n'a pas été identifié parmi les restes rassemblés par les sauveteurs intervenus le long de la voie ferrée au lieu dit La Saussaz en amont de Saint-Michel-de-Maurienne.

Mathieu Jérome Verdier est né le 5 janvier 1890 à Bort en Corrèze de Jean et Antoinette Marche fille de teinturier. Après une scolarité à l'école de la commune, il obtient son certificat d'études et est classé 3 dans le degré d'instruction en vigueur à l'armée. Mathieu devient ferblantier zingueur à 14 ou 15 ans, comme le sont son père et son grand-père. entre la sortie de l'école et l'entrée au service militaire. Il est incorporé le 7 octobre 1911 et devient musicien de son régiment à partir du 9 mai 1913. Il est libéré le 8 novembre suivant et retourne à Bort. Rappelé à l'armée d'active le 1er août 1914 lors de la mobilisation générale il est incorporé au 78e régiment d'infanterie.
Il a été cité à l'ordre de son régiment le 13 octobre 1917 car « depuis le début de la campagne, se fait remarquer par son esprit de devoir et son dévouement. Toujours prêt à porter secours à ses camarades, s'est offert pour aller le 24 septembre 1917 chercher en avant de nos lignes, le corps d'un soldat français. Le 3 octobre 1917 a transporté des blessés sous un violent bombardement ». Il a obtenu la Croix de guerre avec étoile de bronze.