

chappaient des portières de l'un et l'autre train. Des objets divers, énormes et énormes, volaient dans l'air, des rails, des traverses avaient été projetés partout. Des cris, effrayants, retentissaient de tous côtés.

Dans les flammes

En fait, quatre wagons de chaque train avaient été brisés ou déjetés, relevant les voyageurs prisonniers.

Les voyageurs des autres wagons se faisaient occuper au dehors.

On se ressaisissait. Beaucoup accouraient vers les wagons sinistrés. Déjà on évacuait des blessés, qui, transportés dans le bâtiment de la gare, étaient soignés par un médecin local.

Horrible spectacle, déjà, qui allait devenir plus odieux encore.

Le foyer de la machine, en se vidant, mit le feu aux wagons entassés, et des flammes immenses, jaillissant bientôt, gagnant, avec une rapidité terrifiante, en étendue et en hauteur.

Le brasier avait près de cent mètres de long et les flammes montaient à quinze mètres, au dit d'un témoin oculaire.

On se rendra compte de l'intensité de l'incendie, quand on saura que tout le charbon du tender a brûlé !

Quelques personnes, restées inconnues, furent héroïques. Bravant l'intense chaleur, deux ou trois réussirent à arracher des malheureux aux flammes.

Mais cet héroïsme ne pouvait se prolonger. Il fallut fuir le feu. Les arbres, les haies flambaient. Les pompiers de Villepreux accoururent — comme ils pouvaient accourir — n'arrivèrent que lorsque, dans l'effroyable bûcher, les cris des victimes étaient cessés. Et encore il fallut une chaîne de 500 mètres pour alimenter une pompe défective.

J'ai vu, m'a dit un pompier, dans le wagon restaurant, huit à dix voyageurs s'y cramponner comme des loches.

Les secours

M. Autrand, préfet de Seine-et-Oise, fut de bonne heure sur les lieux.

M. Milleraud, qui habite Versailles, arriva bientôt après en automobile.

Un service de secours fut organisé dans la gare ; des blessés furent transportés à Villepreux, dans l'asile Crozeau et chez le docteur Jaillé.

Un train vint de la gare Montparnasse emporter des malheureux à Versailles ; d'autres sont évacués par les invalides.

Quelques corps horriblement défigurés sont cachés dans un sac à terre, dans la gare ; on n'ose pas les montrer à ceux qui, à grande cris, réclament ou sont tels ou tels de leurs parents.

Des soldats du génie et de la remonte de Saint-Cyr coopèrent avec un courage admirable aux travaux de sauvetage, poursuivis avec une égale ardeur par de nombreux ouvriers.

LE LENDemain DE DÉSASTRE

Si épouvantable qu'il pu être dans la nuit le désespoir des survivants et de ceux qui cherchaient quelque disparu, ce désespoir se manifestait hier avec plus d'acuité encore sous la lumière magnifique d'un soleil ardent.

Le train qui s'arrêtait hier matin vers 8 heures à Villepreux s'arrêta à quelque distance de la gare, pour le transbordement des voyageurs qu'un autre train reprenait en défilé.

Le long des voies étaient garés des assises vides, des wagons qui n'avaient plus que le plancher.

Le tender, le fourgon, la machine étaient à la même place. Une nombreuse équipe travaillait à les arracher — par morceaux — de la voie montante et à rétablir cette voie, sur laquelle put passer, à 4 h. 15, le train venant de Dreux à Paris.

Il y avait eu, il y avait de plus pénible, le spectacle douloureux que j'ai vu sous les yeux pendant plus de six heures, c'est la cérémonie de reconnaissance des cadavres.

Il y avait eu, il y avait de plus pénible, le spectacle douloureux que j'ai vu sous les yeux pendant plus de six heures, c'est la cérémonie de reconnaissance des cadavres.

Il y avait eu, il y avait de plus pénible, le spectacle douloureux que j'ai vu sous les yeux pendant plus de six heures, c'est la cérémonie de reconnaissance des cadavres.

LES MORTS

D'après une note communiquée par le ministère des travaux publics, le chiffre des morts s'élève à 47.

Mlle Dubreuil, domestique chez M. Courat, à Montluçon.

M. Worms de Romilly, propriétaire, 37, rue d'Asnières, à Paris.

Le jeune Worms de Romilly, fils du précédent.

M. Gaudois, 162, boulevard Haussmann, à Paris.

Mlle Gaudois.

Mme Rabourdin.

M. Georges Leboucq, de la Quene-les-Yvaines, qui a succombé hier après-midi, à Versailles.

M. Laubert, 41, rue Mademoiselle, à Paris.

Mme Desvoux, belle-mère de Jean Longuet, Mlle Pascheczka.

LES BLESSES

M. Laguerre, à Puteaux, rue Massés ; luxation de l'épaule.

M. Kernage, à Paris, 34, rue Clerf, jambe gauche démise ;

Mme Kernage, contusions légères ;

M. Langer, soldat à Saint-Cyr, épaule démise ;

Mme Yung, à Versailles, et ses deux enfants, contusions légères ;

M. Félix Allard, à Paris, 66, rue de la Condamine, luxation de l'épaule ; grisé, à Paris, 13, rue Nicot, brûlures à la jambe droite ; Pehouneau, à Paris, 373, rue des Pyrénées, blessures au bras droit ; Karl Louquet, 29, rue Boulard, jambe gauche fracturée ;

Mme Courat et son enfant, à Paris, 39, rue Washington, contusions multiples ;

Mme Boudinot, à Villepreux, fracture au bras gauche.

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée d'une bande et de 50 centimes.

LES VICTIMES

Après une note communiquée par le ministère des travaux publics, le chiffre des morts s'élève à 47.

Mlle Dubreuil, domestique chez M. Courat, à Montluçon.

M. Worms de Romilly, propriétaire, 37, rue d'Asnières, à Paris.

Le jeune Worms de Romilly, fils du précédent.

M. Gaudois, 162, boulevard Haussmann, à Paris.

Mlle Gaudois.

Mme Rabourdin.

M. Georges Leboucq, de la Quene-les-Yvaines, qui a succombé hier après-midi, à Versailles.

M. Laubert, 41, rue Mademoiselle, à Paris.

Mme Desvoux, belle-mère de Jean Longuet, Mlle Pascheczka.

LE FLOT QUI MONTE !

ROMAN INÉDIT

Charles DUFFART

Il y avait eu des courses d'échassiers, de chevaux et de mules le matin, après la messe, et M. Lalanne venait de donner le départ des coureurs de bicyclettes. Le parcour circulaire dix-huit lieues que plusieurs jeunes gens se promettaient bien de faire en deux heures et demie si des gânes ne les arrêtaient pas. A part la cérémonie de l'arbre de la Liberté et quelques jeux pour la populace, le gros de la fête et la course landaise étaient pour le lendemain.

Debut sur la terrasse du château dont la grille — au fond de laquelle coule le ruisseau de Sainte-Trosse — borde la place au midi, M. de Maubon, en habitant son côté, savourait en compagnie de la foule...

Responsabilités

Un milieu des cris de désespoir et des sanglots, j'ai surpris sur les lèvres d'un vieillard, qui venait de mourir, en dépit d'une grave blessure à la tête, ces quelques paroles qui expriment, sans contredit, l'opinion d'un grand nombre de voyageurs habitués de cette partie du réseau de l'Ouest :

« Quelque douteuse que soit la spectaculaire que nous avons sous les yeux, il est extrême, que de tels accidents ne soient pas plus fréquents. »

Il régit, en effet, dans l'exploitation du réseau de l'Ouest (et particulièrement au débouché de Versailles-Chantiers), un désordre et un laisser-aller qui, pour ainsi dire, ont été érigés en système. Et nous disons réseau de l'Ouest à dessein, la responsabilité de l'Etat n'étant nullement en cause. Les voyageurs, las de réclamer, s'y sont habitués. Ils savent à quelle heure ils partent ; ils ne précisent jamais l'heure de leur arrivée. Quant à leur sécurité, ce n'est certes point sur la précision et la régularité des horaires qu'elle repose, c'est sur la sécurité de petit bonheur, où l'adresse et la vigilance séparatives des agents de tout nature jouent le rôle principal. Dans de telles conditions, qu'un agent ait à faire face tout à coup à deux difficultés simultanées, que le cerveau d'un mécanicien soit distrahit un instant de la direction, c'est fait ; l'irréparable arrive.

De tout ce désordre, désordre permanent, désordre quasi réglementé, c'est la gare de Versailles-Chantiers, si exigüe, si mal conditionnée, qui est responsable. De Paris (Saint-Lazare, Montparnasse, Invalides), en général, express et omnibus partent à l'heure. Mais dès qu'ils arrivent dans le trot défilé par où s'écoule forcément tout le transit, marchandises et voyageurs, des vastes régions de France, c'est l'engorgement, c'est l'horaire bouleversé, ce sont des retards considérables.

« Depuis bien longtemps, disait un officier présent sur les lieux de la catastrophe, je prends le train à Versailles-Chantiers ; chaque fois, dans cette petite gare de chef-lieu de canton, j'ai l'impression de me trouver dans un milieu de trouble, d'agitation, parfois de folie. »

Le chef de gare liquide les trains qui l'engorgent comme il peut. Et souvent il suffit d'un dérangement de quelques minutes dans la marche d'un train pour que la désorganisation du service journalier soit complète.

C'est une grande gare régulatrice, à vastes débouchés, à nombreuses voies et aiguillages, qui devrait se trouver aux portes de la capitale. La Compagnie de l'Ouest aurait dû depuis longtemps le comprendre et faire les sacrifices nécessaires. L'Etat a hérité, ici, d'une situation déplorable. Il s'est multiplié depuis un an pour y porter remède. La cruelle leçon d'aujourd'hui prouve qu'il n'y réussira qu'à condition d'imposer le grand sacrifice d'une transformation totale de la gare de Versailles-Chantiers.

Toute la population de Versailles réclame cette transformation. Coïncidence frappante ! Hier soir, si je ne me trompe pas, l'heure même de la catastrophe, il y avait dans un laboratoire de la ville un immense meeting en faveur de cette œuvre.

Dès le début des polémiques, qui ne manqueraient pas de soulever sur les causes réelles de l'accident, au moment même où l'opinion, si douloureusement impressionnée, est exposée à des erreurs de jugement, qui seront peut-être adroitement encouragées par les intéressés, l'Humanité tient à éclairer ses lecteurs. Il restera définitivement acquis que le désordre permanent qui résulte des conditions mauvaises d'exploitation, ne peut pas être éternellement corrigé par la prudence et l'habileté des bas exécutants.

Pour mieux fixer les idées, nous vaste gare régulatrice à nombreuses voies, aurait-elle laissé filer à une allure de 100 à l'heure, un rapide à grand parcours, sur une voie encombrée à trois minutes de là, et depuis une heure, par un train de grande banlieue ? Car enfin, quand le rapide a quitté la gare de Versailles-Chantiers, tout le monde dans cette gare connaissait l'engorgement de Villepreux, qui avait réclame une machine ; tout le monde, excepté l'inféssé lui-même, c'est-à-dire le mécanicien du rapide !

De tout cela, il résulte que le véritable responsable du désastre, ce n'est ni un tel, ni un tel, c'est cette déplorable gare de Versailles-Chantiers, qui, par sa configuration même, par son exigüité, est une cause de désordre permanent dans l'exploitation et de surmenage dans le personnel.

A l'Etat de réparer les négligences de l'Ouest. — X.

LES CAUSES DU DÉSASTRE

Le chauffeur et le mécanicien Leduc ont, paraît-il, sauté de la locomotive avant le choc.

Il semble maintenant bien établi d'après les aveux faits par le mécanicien Leduc, que le mécanicien Leduc a vu, exagérée, a brûlé sans le vouloir le signal indiquant la voie fermée ; il ne s'est aperçu de sa méprise que lorsqu'il fut trop tard, et lorsque, en sortant de la courbe qui précède la gare de Villepreux, il vit devant lui le train arrêté. Bien qu'il eût alors ses deux pieds à fond, au dire de témoins, il ne put arrêter son convoi à temps pour éviter la catastrophe.

Interrogé en effet avant-hier, Leduc a récusé ensuite à s'échapper. Il s'est réfugié à Argentan. Hier, un mandat d'amener a été lancé contre lui.

On a cru d'abord qu'il avait été pris de folie. En fait, c'est au contraire le mécanicien du train tamponné qui est devenu fou furieux, après la catastrophe, de même que le chef de gare, totalement égaré, a dû être gardé à vue.

Le mécanicien Leduc, qui est resté à la gare de Villepreux, a été entendu. Il a fait à 102 kilomètres à l'heure, comme a été enregistré.

Allant si vite, pouvait-il même voir nettement les signaux ?

Mais surtout pourquoi la panne de la locomotive du train tamponné ? Quel est donc ce matériel que l'Ouest a légué à l'Etat ?

Qui est responsable du temps mais, non pas à amener, mais à ne pas amener la machine de renfort, qui, entraînant le train omnibus, eût livré la voie à l'express ?

Et surtout, à 5 heures 10, ou 15, ou 20, plus tard, le chef de gare dit à Versailles : « Un train est en panne sur la voie ; il me faut une machine pour amener ce train. »

Verailles n'envoie pas cette machine, mais laisse à 5 heures 50 partir, sur la voie occupée, un express.

Nous posons ces questions :

1° A Versailles, à-t-on dit à Leduc que le train omnibus était en panne à Villepreux ?

2° Pensait-on à Versailles que la machine de secours pouvait suivre ou devait précéder l'express ?

Car cette question d'apparences absurde doit être posée à qui semble avoir agi avec une sottise ou une négligence criminelle ?

Etant que, paraît-il, le gâchis régit en maître sanglant à Versailles-Chantiers, un désastre épouvantable s'est produit. Il ne s'agit pas, a priori, de reprendre le champ de recherches des responsabilités.

B. MAYERAS.

LES MORTS

D'après une note communiquée par le ministère des travaux publics, le chiffre des morts s'élève à 47.

Mlle Dubreuil, domestique chez M. Courat, à Montluçon.

M. Worms de Romilly, propriétaire, 37, rue d'Asnières, à Paris.

Le jeune Worms de Romilly, fils du précédent.

M. Gaudois, 162, boulevard Haussmann, à Paris.

Mlle Gaudois.

Mme Rabourdin.

M. Georges Leboucq, de la Quene-les-Yvaines, qui a succombé hier après-midi, à Versailles.

M. Laubert, 41, rue Mademoiselle, à Paris.

Mme Desvoux, belle-mère de Jean Longuet, Mlle Pascheczka.

LES BLESSES

M. Laguerre, à Puteaux, rue Massés ; luxation de l'épaule.

M. Kernage, à Paris, 34, rue Clerf, jambe gauche démise ;

Mme Kernage, contusions légères ;

M. Langer, soldat à Saint-Cyr, épaule démise ;

Mme Yung, à Versailles, et ses deux enfants, contusions légères ;

M. Félix Allard, à Paris, 66, rue de la Condamine, luxation de l'épaule ; grisé, à Paris, 13, rue Nicot, brûlures à la jambe droite ; Pehouneau, à Paris, 373, rue des Pyrénées, blessures au bras droit ; Karl Louquet, 29, rue Boulard, jambe gauche fracturée ;

Mme Courat et son enfant, à Paris, 39, rue Washington, contusions multiples ;

Mme Boudinot, à Villepreux, fracture au bras gauche.

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée d'une bande et de 50 centimes.

LE « PLUVIOSE »

ON RETIRE DES CADAVRES

Calais, 19 juin. — A onze heures, le préfet maritime a déclaré qu'on comptait retirer de l'épave neuf cadavres cet après-midi et un nombre égal demain matin. Dans ce cas les lugubres recherches seraient terminées et les obsèques auraient lieu jeudi ou vendredi.

Un grotesque

Calais, 19 juin. — Les quais du bassin et le pont qui mène au Casino étaient, cet après-midi, noirs de monde.

A l'heure de la marée basse, les pompes de désinfection et les pompes à air sont mises en batterie et fonctionnent sans discontinuer.

L'Amiral Bellue, la croix de commandeur

LES BLESSES

M. Laguerre, à Puteaux, rue Massés ; luxation de l'épaule.

M. Kernage, à Paris, 34, rue Clerf, jambe gauche démise ;

Mme Kernage, contusions légères ;

M. Langer, soldat à Saint-Cyr, épaule démise ;

Mme Yung, à Versailles, et ses deux enfants, contusions légères ;

M. Félix Allard, à Paris, 66, rue de la Condamine, luxation de l'épaule ; grisé, à Paris, 13, rue Nicot, brûlures à la jambe droite ; Pehouneau, à Paris, 373, rue des Pyrénées, blessures au bras droit ; Karl Louquet, 29, rue Boulard, jambe gauche fracturée ;

Mme Courat et son enfant, à Paris, 39, rue Washington, contusions multiples ;

Mme Boudinot, à Villepreux, fracture au bras gauche.

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée d'une bande et de 50 centimes.

LES VICTIMES

Après une note communiquée par le ministère des travaux publics, le chiffre des morts s'élève à 47.

Mlle Dubreuil, domestique chez M. Courat, à Montluçon.

M. Worms de Romilly, propriétaire, 37, rue d'Asnières, à Paris.

Le jeune Worms de Romilly, fils du précédent.

M. Gaudois, 162, boulevard Haussmann, à Paris.

Mlle Gaudois.

Mme Rabourdin.

M. Georges Leboucq, de la Quene-les-Yvaines, qui a succombé hier après-midi, à Versailles.

M. Laubert, 41, rue Mademoiselle, à Paris.

Mme Desvoux, belle-mère de Jean Longuet, Mlle Pascheczka.

Responsabilités

Un milieu des cris de désespoir et des sanglots, j'ai surpris sur les lèvres d'un vieillard, qui venait de mourir, en dépit d'une grave blessure à la tête, ces quelques paroles qui expriment, sans contredit, l'opinion d'un grand nombre de voyageurs habitués de cette partie du réseau de l'Ouest :

« Quelque douteuse que soit la spectaculaire que nous avons sous les yeux, il est extrême, que de tels accidents ne soient pas plus fréquents. »

Il régit, en effet, dans l'exploitation du réseau de l'Ouest (et particulièrement au débouché de Versailles-Chantiers), un désordre et un laisser-aller qui, pour ainsi dire, ont été érigés en système. Et nous disons réseau de l'Ouest à dessein, la responsabilité de l'Etat n'étant nullement en cause. Les voyageurs, las de réclamer, s'y sont habitués. Ils savent à quelle heure ils partent ; ils ne précisent jamais l'heure de leur arrivée. Quant à leur sécurité, ce n'est certes point sur la précision et la régularité des horaires qu'elle repose, c'est sur la sécurité de petit bonheur, où l'adresse et la vigilance séparatives des agents de tout nature jouent le rôle principal. Dans de telles conditions, qu'un agent ait à faire face tout à coup à deux difficultés simultanées, que le cerveau d'un mécanicien soit distrahit un instant de la direction, c'est fait ; l'irréparable arrive.

De tout ce désordre, désordre permanent, désordre quasi réglementé, c'est la gare de Versailles-Chantiers, si exigüe, si mal conditionnée, qui est responsable. De Paris (Saint-Lazare, Montparnasse, Invalides), en général, express et omnibus partent à l'heure. Mais dès qu'ils arrivent dans le trot défilé par où s'écoule forcément tout le transit, marchandises et voyageurs, des vastes régions de France, c'est l'engorgement, c'est l'horaire bouleversé, ce sont des retards considérables.

« Depuis bien longtemps, disait un officier présent sur les lieux de la catastrophe, je prends le train à Versailles-Chantiers ; chaque fois, dans cette petite gare de chef-lieu de canton, j'ai l'impression de me trouver dans un milieu de trouble, d'agitation, parfois de folie. »

Le chef de gare liquide les trains qui l'engorgent comme il peut. Et souvent il suffit d'un dérangement de quelques minutes dans la marche d'un train pour que la désorganisation du service journalier soit complète.

C'est une grande gare régulatrice, à vastes débouchés, à nombreuses voies et aiguillages, qui devrait se trouver aux portes de la capitale. La Compagnie de l'Ouest aurait dû depuis longtemps le comprendre et faire les sacrifices nécessaires. L'Etat a hérité, ici, d'une situation déplorable. Il s'est multiplié depuis un an pour y porter remède. La cruelle leçon d'aujourd'hui prouve qu'il n'y réussira qu'à condition d'imposer le grand sacrifice d'une transformation totale de la gare de Versailles-Chantiers.

Toute la population de Versailles réclame cette transformation. Coïncidence frappante ! Hier soir, si je ne me trompe pas, l'heure même de la catastrophe, il y avait dans un laboratoire de la ville un immense meeting en faveur de cette œuvre.

Dès le début des polémiques, qui ne manqueraient pas de soulever sur les causes réelles de l'accident, au moment même où l'opinion, si douloureusement impressionnée, est exposée à des erreurs de jugement, qui seront peut-être adroitement encouragées par les intéressés, l'Humanité tient à éclairer ses lecteurs. Il restera définitivement acquis que le désordre permanent qui résulte des conditions mauvaises d'exploitation, ne peut pas être éternellement corrigé par la prudence et l'habileté des bas exécutants.

Pour mieux fixer les idées, nous vaste gare régulatrice à nombreuses voies, aurait-elle laissé filer à une allure de 100 à l'heure, un rapide à grand parcours, sur une voie encombrée à trois minutes de là, et depuis une heure, par un train de grande banlieue ? Car enfin, quand le rapide a quitté la gare de Versailles-Chantiers, tout le monde dans cette gare connaissait l'engorgement de Villepreux, qui avait réclame une machine ; tout le monde, excepté l'inféssé lui-même, c'est-à-dire le mécanicien du rapide !

De tout cela, il résulte que le véritable responsable du désastre, ce n'est ni un tel, ni un tel, c'est cette déplorable gare de Versailles-Chantiers, qui, par sa configuration même, par son exigüité, est une cause de désordre permanent dans l'exploitation et de surmenage dans le personnel.

A l'Etat de réparer les négligences de l'Ouest. — X.

LES CAUSES DU DÉSASTRE

Le chauffeur et le mécanicien Leduc ont, paraît-il, sauté de la locomotive avant le choc.

Il semble maintenant bien établi d'après les aveux faits par le mécanicien Leduc, que le mécanicien Leduc a vu, exagérée, a brûlé sans le vouloir le signal indiquant la voie fermée ; il ne s'est aperçu de sa méprise que lorsqu'il fut trop tard, et lorsque, en sortant de la courbe qui précède la gare de Villepreux, il vit devant lui le train arrêté. Bien qu'il eût alors ses deux pieds à fond, au dire de témoins, il ne put arrêter son convoi à temps pour éviter la catastrophe.

Interrogé en effet avant-hier, Leduc a récusé ensuite à s'échapper. Il s'est réfugié à Argentan. Hier, un mandat d'amener a été lancé contre lui.

On a cru d'abord qu'il avait été pris de folie. En fait, c'est au contraire le mécanicien du train tamponné qui est devenu fou furieux, après la catastrophe, de même que le chef de gare, totalement égaré, a dû être gardé à vue.

Le mécanicien Leduc, qui est resté à la gare de Villepreux, a été entendu. Il a fait à 102 kilomètres à l'heure, comme a été enregistré.

Allant si vite, pouvait-il même voir nettement les signaux ?

Mais surtout pourquoi la panne de la locomotive du train tamponné ? Quel est donc ce matériel que l'Ouest a légué à l'Etat ?

Qui est responsable du temps mais, non pas à amener, mais à ne pas amener la machine de renfort, qui, entraînant le train omnibus, eût livré la voie à l'express ?

Et surtout, à 5 heures 10, ou 15, ou 20, plus tard, le chef de gare dit à Versailles : « Un train est en panne sur la voie ; il me faut une machine pour amener ce train. »

Verailles n'envoie pas cette machine, mais laisse à 5 heures 50 partir, sur la voie occupée, un express.

Nous posons ces questions :

1° A Versailles, à-t-on dit à Leduc que le train omnibus était en panne à Villepreux ?

2° Pensait-on à Versailles que la machine de secours pouvait suivre ou devait précéder l'express ?

Car cette question d'apparences absurde doit être posée à qui semble avoir agi avec une sottise ou une négligence criminelle ?

Etant que, paraît-il, le gâchis régit en maître sanglant à Versailles-Chantiers, un désastre épouvantable s'est produit. Il ne s'agit pas, a priori, de reprendre le champ de recherches des responsabilités.

B. MAYERAS.

LES MORTS

D'après une note communiquée par le ministère des travaux publics, le chiffre des morts s'élève à 47.

Mlle Dubreuil, domestique chez M. Courat, à Montluçon.

M. Worms de Romilly, propriétaire, 37, rue d'Asnières, à Paris.

Le jeune Worms de Romilly, fils du précédent.

M. Gaudois, 162, boulevard Haussmann, à Paris.

Mlle Gaudois.

Mme Rabourdin.

M. Georges Leboucq, de la Quene-les-Yvaines, qui a succombé hier après-midi, à Versailles.

M. Laubert, 41, rue Mademoiselle, à Paris.

Mme Desvoux, belle-mère de Jean Longuet, Mlle Pascheczka.

LES BLESSES

M. Laguerre, à Puteaux, rue Massés ; luxation de l'épaule.

M. Kernage, à Paris, 34, rue Clerf, jambe gauche démise ;

Mme Kernage, contusions légères ;

M. Langer, soldat à Saint-Cyr, épaule démise ;

Mme Yung, à Versailles, et ses deux enfants, contusions légères ;

M. Félix Allard, à Paris, 66, rue de la Condamine, luxation de l'épaule ; grisé, à Paris, 13, rue Nicot, brûlures à la jambe droite ; Pehouneau, à Paris, 373, rue des Pyrénées, blessures au bras droit ; Karl Louquet, 29, rue Boulard, jambe gauche fracturée ;

Mme Courat et son enfant, à Paris, 39, rue Washington, contusions multiples ;

Mme Boudinot, à Villepreux, fracture au bras gauche.

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée d'une bande et de 50 centimes.

LE « PLUVIOSE »

ON RETIRE DES CADAVRES

Calais, 19 juin. — A onze heures, le préfet maritime a déclaré qu'on comptait retirer de l'épave neuf cadavres cet après-midi et un nombre égal demain matin. Dans ce cas les lugubres recherches seraient terminées et les obsèques auraient lieu jeudi ou vendredi.

Un grotesque

Calais, 19 juin. — Les quais du bassin et le pont qui mène au Casino étaient, cet après-midi, noirs de monde.

A l'heure de la marée basse, les pompes de désinfection et les pompes à air sont mises en batterie et fonctionnent sans discontinuer.

L'Amiral Bellue, la croix de commandeur

LES BLESSES

M. Laguerre, à Puteaux, rue Massés ; luxation de l'épaule.

M. Kernage, à Paris, 34, rue Clerf, jambe gauche démise ;

Mme Kernage, contusions légères ;

M. Langer, soldat à Saint-Cyr, épaule démise ;

Mme Yung, à Versailles, et ses deux enfants, contusions légères ;

M. Félix Allard, à Paris, 66, rue de la Condamine, luxation de l'épaule ; grisé, à Paris, 13, rue Nicot, brûlures à la jambe droite ; Pehouneau, à Paris, 373, rue des Pyrénées, blessures au bras droit ; Karl Louquet, 29, rue Boulard, jambe gauche fracturée ;

Mme Courat et son enfant, à Paris, 39, rue Washington, contusions multiples ;

Mme Boudinot, à Villepreux, fracture au bras gauche.

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée d'une bande et de 50 centimes.

LES VICTIMES

Après une note communiquée par le ministère des travaux publics, le chiffre des morts s'élève à 47.

Mlle Dubreuil, domestique chez M. Courat, à Montluçon.

M. Worms de Romilly, propriétaire, 37, rue d'Asnières, à Paris.

Le jeune Worms de Romilly, fils du précédent.

M. Gaudois, 162, boulevard Haussmann, à Paris.

Mlle Gaudois.

Mme Rabourdin.

M. Georges Leboucq, de la Quene-les-Yvaines, qui a succombé hier après-midi, à Versailles.

M. Laubert, 41, rue Mademoiselle, à Paris.

Mme Desvoux, belle-mère de Jean Longuet, Mlle Pascheczka.

Responsabilités

Un milieu des cris de désespoir et des sanglots, j'ai surpris sur les lèvres d'un vieillard, qui venait de mourir, en dépit d'une grave blessure à la tête, ces quelques paroles qui expriment, sans contredit, l'opinion d'un grand nombre de voyageurs habitués de cette partie du réseau de l'Ouest :

« Quelque douteuse que soit la spectaculaire que nous avons sous les yeux, il est extrême, que de tels accidents ne soient pas plus fréquents. »

Il régit, en effet, dans l'exploitation du réseau de l'Ouest (et particulièrement au débouché de Versailles-Chantiers), un désordre et un laisser-aller qui, pour ainsi dire, ont été érigés en système. Et nous disons réseau de l'Ouest à dessein, la responsabilité de l'Etat n'étant nullement en cause. Les voyageurs, las de réclamer, s'y sont habitués. Ils savent à quelle heure ils partent ; ils ne précisent jamais l'heure de leur arrivée. Quant à leur sécurité, ce n'est certes point sur la précision et la régularité des horaires qu'elle repose, c'est sur la sécurité de petit bonheur, où l'adresse et la vigilance séparatives des agents de tout nature jouent le rôle principal. Dans de telles conditions, qu'un agent ait à faire face tout à coup à deux difficultés simultanées, que le cerveau d'un mécanicien soit distrahit un instant de la direction, c'est fait ; l'irréparable arrive.

De tout ce désordre, désordre permanent, désordre quasi réglementé, c'est la gare de Versailles-Chantiers, si exigüe, si mal conditionnée, qui est responsable. De Paris (Saint-Lazare, Montparnasse, Invalides), en général, express et omnibus partent à l'heure. Mais dès qu'ils arrivent dans le trot défilé par où s'écoule forcément tout le transit, marchandises et voyageurs, des vastes régions de France, c'est l'engorgement, c'est l'horaire bouleversé, ce sont des retards considérables.

« Depuis bien longtemps, disait un officier présent sur les lieux de la catastrophe, je prends le train à Versailles-Chantiers ; chaque fois, dans cette petite gare de chef-lieu de canton, j'ai l'impression de me trouver dans un milieu de trouble, d'agitation, parfois de folie. »

Le chef de gare liquide les trains qui l'engorgent comme il peut. Et souvent il suffit d'un dérangement de quelques minutes dans la marche d'un train pour que la désorganisation du service journalier soit complète.

C'est une grande gare régulatrice, à vastes débouchés, à nombreuses voies et aiguillages, qui devrait se trouver aux portes de la capitale. La Compagnie de l'Ouest aurait dû depuis longtemps le comprendre et faire les sacrifices nécessaires. L'Etat a hérité, ici, d'une situation déplorable. Il s'est multiplié depuis un an pour y porter remède. La cruelle leçon d'aujourd'hui prouve qu'il n'y réussira qu'à condition d'imposer le grand sacrifice d'une transformation totale de la gare de Versailles-Chantiers.

Toute la population de Versailles réclame cette transformation. Coïncidence frappante ! Hier soir, si je ne me trompe pas, l'heure même de la catastrophe, il y avait dans un laboratoire de la ville un immense meeting en faveur de cette œuvre.

Dès le début des polémiques, qui ne manqueraient pas de soulever sur les causes réelles de l'accident, au moment même où l'opinion, si douloureusement impressionnée, est exposée à des erreurs de jugement, qui seront peut-être adroitement encouragées par les intéressés, l'Humanité tient à éclairer ses lecteurs. Il restera définitivement acquis que le désordre permanent qui résulte des conditions mauvaises d'exploitation, ne peut pas être éternellement corrigé par la prudence et l'habileté des bas exécutants.

Pour mieux fixer les idées, nous vaste gare régulatrice à nombreuses voies, aurait-elle laissé filer à une allure de 100 à l'heure, un rapide à grand parcours, sur une voie encombrée à trois minutes de là, et depuis une heure, par un train de grande banlieue ? Car enfin, quand le rapide a quitté la gare de Versailles-Chantiers, tout le monde dans cette gare connaissait l'engorgement de Villepreux, qui avait réclame une machine ; tout le monde, excepté l'inféssé lui-même, c'est-à-dire le mécanicien du rapide !

De tout cela, il résulte que le véritable responsable du désastre, ce n'est ni un tel, ni un tel, c'est cette déplorable gare de Versailles-Chantiers, qui, par sa configuration même, par son exigüité, est une cause de désordre permanent dans l'exploitation et de surmenage dans le personnel.

A l'Etat de réparer les négligences de l'Ouest. — X.

LES CAUSES DU DÉSASTRE

Le chauffeur et le mécanicien Leduc ont, paraît-il, sauté de la locomotive avant le choc.

Il semble maintenant bien établi d'après les aveux faits par le mécanicien Leduc, que le mécanicien Leduc a vu, exagérée, a brûlé sans le vouloir le signal indiquant la voie fermée ; il ne s'est aperçu de sa méprise que lorsqu'il fut trop tard, et lorsque, en sortant de la courbe qui précède la gare de Villepreux, il vit devant lui le train arrêté. Bien qu'il eût alors ses deux pieds à fond, au dire de témoins, il ne put arrêter son convoi à temps pour éviter la catastrophe.

Interrogé en effet avant-hier, Leduc a récusé ensuite à s'échapper. Il s'est réfugié à Argentan. Hier, un mandat d'amener a été lancé contre lui.

On a cru d'abord qu'il avait été pris de folie. En fait, c'est au contraire le mécanicien du train tamponné qui est devenu fou furieux, après la catastrophe, de même que le chef de gare, totalement égaré, a dû être gardé à vue.

Le mécanicien Leduc, qui est resté à la gare de Villepreux, a été entendu. Il a fait à 102 kilomètres à l'heure, comme a été enregistré.

Allant si vite, pouvait-il même voir nettement les signaux ?

Mais surtout pourquoi la panne de la locomotive du train tamponné ? Quel est donc ce matériel que l'Ouest a légué à l'Etat ?

Qui est responsable du temps mais, non pas à amener, mais à ne pas amener la machine de renfort, qui, entraînant le train omnibus, eût livré la voie à l'express ?

Et surtout, à 5 heures 10, ou 15, ou 20, plus tard, le chef de gare dit à Versailles : « Un train est en panne sur la voie ; il me faut une machine pour amener ce train. »

Verailles n'envoie pas cette machine, mais laisse à 5 heures 50 partir, sur la voie occupée, un express.

Nous posons ces questions :

1° A Versailles, à-t-on dit à Leduc que le train omnibus était en panne à Villepreux ?

2° Pensait-on à Versailles que la machine de secours pouvait suivre ou devait précéder l'express ?

Car cette question d'apparences absurde doit être posée à qui semble avoir agi avec une sottise ou une négligence criminelle ?

Etant que, paraît-il, le gâchis régit en maître sanglant à Versailles-Chantiers, un désastre épouvantable s'est produit. Il ne s'agit pas, a priori, de reprendre le champ de recherches des responsabilités.

B. MAYERAS.

LES MORTS

D'après une note communiquée par le ministère des travaux publics, le chiffre des morts s'élève à 47.

Mlle Dubreuil, domestique chez M. Courat, à Montluçon.

M. Worms de Romilly, propriétaire, 37, rue d'Asnières, à Paris.

Le jeune Worms de Romilly, fils du précédent.

M. Gaudois, 162, boulevard Haussmann, à Paris.

Mlle Gaudois.

Mme Rabourdin.

M. Georges Leboucq, de la Quene-les-Yvaines, qui a succombé hier après-midi, à Versailles.

M. Laubert, 41, rue Mademoiselle, à Paris.

Mme Desvoux, belle-mère de Jean Longuet, Mlle Pascheczka.

LES BLESSES

M. Laguerre, à Puteaux, rue Massés ; luxation de l'épaule.

M. Kernage, à Paris, 34, rue Clerf, jambe gauche démise ;

Mme Kernage, contusions légères ;

M. Langer, soldat à Saint-Cyr, épaule démise ;

Mme Yung, à Versailles, et ses deux enfants, contusions légères ;

M. Félix Allard, à Paris, 66, rue de la Condamine, luxation de l'épaule ; grisé, à Paris, 13, rue Nicot, brûlures à la jambe droite ; Pehouneau, à Paris, 373, rue des Pyrénées, blessures au bras droit ; Karl Louquet, 29, rue Boulard, jambe gauche fracturée ;

Mme Courat et son enfant, à Paris, 39, rue Washington, contusions multiples ;

Mme Boudinot, à Villepreux, fracture au bras gauche.

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée d'une bande et de 50 centimes.

LE « PLUVIOSE »

ON RETIRE DES CADAVRES

Calais, 19 juin. — A onze heures, le préfet maritime a déclaré qu'on comptait retirer de l'épave neuf cadavres cet après-midi et un nombre égal demain matin. Dans ce cas les lugubres recherches seraient terminées et les obsèques auraient lieu jeudi ou vendredi.

Un grotesque

Calais, 19 juin. — Les quais du bassin et le pont qui mène au Casino étaient, cet après-midi, noirs de monde.

A l'heure de la marée basse, les pompes de désinfection et les pompes à air sont mises en batterie et fonctionnent sans discontinuer.

L'Amiral Bellue, la croix de commandeur

LES BLESSES

M. Laguerre, à Puteaux, rue Massés ; luxation de l'épaule.

M. Kernage, à Paris, 34, rue Clerf, jambe gauche démise ;

Mme Kernage, contusions légères ;

M. Langer, soldat à Saint-Cyr, épaule démise ;

Mme Yung, à Versailles, et ses deux enfants, contusions légères ;

M. Félix Allard, à Paris, 66, rue de la Condamine, luxation de l'épaule ; grisé, à Paris, 13, rue Nicot, brûlures à la jambe droite ; Pehouneau, à Paris, 373, rue des Pyrénées, blessures au bras droit ; Karl Louquet, 29, rue Boulard, jambe gauche fracturée ;

Mme Courat et son enfant, à Paris, 39, rue Washington, contusions multiples ;

Mme Boudinot, à Villepreux, fracture au bras gauche.

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée d'une bande et de 50 centimes.

LES VICTIMES

Après une note communiquée par le ministère des travaux publics, le chiffre des morts s'élève à 47.

Mlle Dubreuil, domestique chez M. Courat, à Montluçon.

M. Worms de Romilly, propriétaire, 37, rue d'Asnières, à Paris.

Le jeune Worms de Romilly, fils du précédent.

M. Gaudois, 162, boulevard Haussmann, à Paris.

Mlle Gaudois.

Mme Rabourdin.

M. Georges Leboucq, de la Quene-les-Yvaines, qui a succombé hier après-midi, à Versailles.

M. Laubert, 41, rue Mademoiselle, à Paris.

Mme Desvoux, belle-mère de Jean Longuet, Mlle Pascheczka.

LES COMPAGNONS DE LA LOCOMOTIVE

Une Campagne du « Temps »

Le Labeur des Mécaniciens et des Chauffeurs Au Dépôt et sur les Lignes

L'agitation des cheminots inquiète les pouvoirs publics et les réactionnaires de droite et de gauche.

Les agents de la voie ferrée sont décidés à ne plus se contenter de promesses. Les mécaniciens et les chauffeurs du Nord parlent tout haut de grève. Les gardes-barrières de l'Ouest-Etat impatientes, abandonnent leur poste. Ce symptôme a fait tout seul monter le mécontentement profond qui règne parmi toutes les classes du personnel. Quand les femmes — prudentes, méfiantes, réfléchies — devant les hommes, c'est que la révolte gronde et qu'il n'est plus possible de l'apaiser.

Aussi les Comp