N° 171 — 22e Année

LE NUMERO CINQ CENTIMES

Lundi 20 Juin 1910

REDACTION :
ROUBAIX, rue Richard-Lenoir, 15, près du théâtre de Fontenoy. — (Téléphone 051)
TOURCOING, rue Varte, 53. (Téléphone 19.)
Siège administratif :
Rue de Béthune, 27, à Lille

PRIX DES ABONNEMENTS :
Roubaix-Tourcoing :
Trois mois : 4 fr. 50 — Un an : 18 fr.
Nord et Départements limitrophes :
Trois mois : 5 francs — Un an : 20 francs
Les abonnements partent du 1er et du 15 de chaque mois et sont payables d'avance

L'AVENIR DE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

PRIX DES ANNONCES :
ANNONCES. . . . . 0 fr. 25 la ligne
RECLAMES . . . . . 0 fr. 50 —
FAITS DIVERS. . . . . 0 fr. 75 —
LOCALES. . . . . 1 fr. » —

Les annonces seront reçues aux bureaux du Journal ; à Paris, dans nos bureaux 60, rue Taitbout.

TÉLÉPHONE
A ROUBAIX : N° 051 | A TOURCOING : N° 1576
A LILLE : N° 97

NOTRE NOUVEAU FEUILLETON

Mercredi prochain nous commencerons la publication d'un nouveau feuilleton :

Le Crime de la rue Childebert

par Paul BERTNAY

LA JOURNÉE

— Des flammes du « Pluviôse » dix cadavres ont été extraits.

— Une élection sénatoriale a eu lieu dans la Côte-d'Or.

— Une grande fête aéronautique a eu lieu à Issy-les-Moulineaux.

Conséquences inattendues

La propriété littéraire et artistique est le droit exclusif qui appartient à l'auteur ou à l'artiste d'exploiter son œuvre. La protection légale s'applique aux œuvres dramatiques et musicales. Le droit conféré à l'auteur, par la nature même des choses, diffère suivant les cas ; les œuvres littéraires comportent seulement le droit d'édition ou publication, alors que les œuvres dramatiques ou musicales comportent, outre le droit d'édition, celui de représentation ou d'exécution.

La reproduction des airs de musique par des instruments mécaniques a donné naissance à de singulières controverses ; la question s'est posée dès le milieu du siècle dernier. On ne connaissait guère que les boîtes à musique et les orgues de Barbarie. L'exécution publique de certains morceaux constituait-elle une atteinte au droit des compositeurs et éditeurs ?

On sait que le droit privatif de l'auteur dure toute sa vie, puis passe, à perdre du décès de celui-ci, pendant cinquante ans, à ses ayant droits. Ce délai expiré, l'œuvre tombe dans le domaine public. Pourvu-on, pendant la durée de cette propriété exclusive, faire reproduire librement par des instruments automatiques des airs de musique sans l'autorisation de leurs créateurs ? La Cour de Cassation consultée se prononça pour la négative, mais, presque aussitôt, la Suisse, principale fabricante et exportatrice de ce genre d'instruments, obtint de la France, lors de la conclusion du traité de commerce du 30 juin 1864, la promesse formelle d'une réforme de notre législation sur ce point.

C'est ainsi que fut volée la loi du 16 mai 1866, dite loi Rossini, qui stipule en son unique article que « la fabrication et la vente des instruments servant à reproduire mécaniquement des airs de musique du domaine privé, ne constituent pas le fait de contrefaçon musicale ». Il y a longtemps que le traité franco-suisse de 1864 a été dénoncé, mais la loi de 1866 subsiste toujours! Le fabrication des instruments mécaniques s'est perfectionnée ; aux appareils portant en eux-mêmes leur notation, ayant une capacité de reproduction limitée à un petit nombre d'airs, succédèrent les pianos mécaniques, les orgues à cylindres et enfin les phonographes, instruments qui reçoivent, sous forme de cartons perforés, de cylindres ou de disques impressionnés par un style, des notations extérieures à eux-mêmes, des organes interchangeables, propres à constituer une véritable bibliothèque musicale. Et cependant, de par la loi de 1866 qui, petit à petit, c'est répandue dans toute l'Europe, les auteurs sont privés de tout droit quant à la reproduction de leurs œuvres, et ne conservent que celui qui concerne leur exécution.

De véritables accords internationaux ont été conclus pour assurer la protection de la propriété littéraire et artistique. Nous avons maintenant une Union de la protection de la propriété littéraire et artistique comme nous avons une union monétaire. Elle comprend en Europe, la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Suisse, le Danemark, la Suède, la Norvège ; son organisme d'action est le Bureau de l'Union internationale qu'elle a établi à Berne, pour veiller au respect des décisions prises par les nations contractantes dans les Congrès qu'elles organisent.

L'avant-dernière de ces réunions eut lieu à Berne en 1896. La délégation française se fit l'interprète des doléances des auteurs et demanda que les instruments qui ne peuvent reproduire des airs que par l'adjonction de bandes, cartons perforés ou autres systèmes indépendants de l'instrument, se vendant à part, et constituant des éditions musicales d'une notation particulière, fussent soumis à une législation spéciale. Cette demande était prématurée, elle ne fut pas prise en considération : au premier rang de ses adversaires figurait le délégation allemande.

Douze ans plus tard, au Congrès de Berlin, il fallut bien reconnaître la sagesse des propositions françaises. Le merveilleux développement de l'industrie des instruments à clavier et des phonographes avait jeté par millions, sur le marché mondial disques, cylindres et rouleaux. Les protestations des compositeurs et des éditeurs devenaient chaque jour plus vives. En France seulement il y avait pour les instruments à clavier 712 maisons de fabrication et de vente occupant 28.000 personnes, pour les orgues à cylindres 40 maisons avec 10.000 ouvriers, pour les phonographes 1.200 maisons avec 50.000 ouvriers et employés ; au total environ 2.000 maisons avec 90.000 ouvriers ! En Amérique les capitaux incorporés dans ce genre de production dépassaient 500 millions, le chiffre d'affaires annuel 75 millions !

Les délégués allemands prirent l'initiative d'une proposition plus radicale que celle qu'avait soutenue la France et firent voter que l'adaptation d'œuvres musicales, à des instruments de musique, sans l'autorisation des compositeurs, serait considérée comme contrefaçon et que l'exécution publique des mêmes œuvres, au moyen de ces instruments serait elle-même illicite. Tel est le principe qui a été adopté, il ne deviendra loi que s'il est ratifié par les Parlements des pays intéressés ayant le 1er octobre 1910.

LOUIS DUTROY.

QUESTIONS SOCIALES

Interprétations Judiciaires

Les accidents du travail et la jurisprudence. L'indemnité temporaire en cas d'incapacité permanente. Les hernieuses. Le champ d'applications de la loi. Insaisissabilité et incessibilité des restes. L'évaluation des salaires de base.

Nous voulons, sous ce titre, signaler une série d'arrêts de la Cour de Cassation relatifs aux accidents du travail, arrêts qu'il nous paraît utile de faire connaître dans l'intérêt même des sinistrés. Et d'abord nous indiquerons ceux du 6 juillet et du 18 novembre 1908 ; le premier porte que le juge de paix, dessaisi par la procédure pureouvrie devant le tribunal civil en matière d'incapacité permanente, ne peut recouvrer la compétence qu'il a perdue et reste, par suite, incompétent pour statuer sur la conciliation, dit fixer, s'il ne l'a fait antérieurement, l'indemnité journalière et préciser que cette fixation ne saurait être une simple évaluation de demi-salaire, mais doit comporter condamnation du chef de l'entreprise à payer l'indemnité fixée, jusqu'à la décision définitive au jusqu'à ce qu'une provision inférieure lui ait été substituée par le président du tribunal. Voici donc une question définitivement tranchée.

Une seconde, non moins intéressante, est celle des hernies. Nombreuses sont les Compagnies d'assurances qui se contentent de dire que les hernies ne sont pas des accidents du travail, et qu'elles ne le reconnaissent pas comme tels. Malheureusement pour elles et heureusement pour les accidentés, la Cour de Cassation ne raisonne pas de même. Elle décide au contraire que la hernie du force peut parfaitement dériver d'un effort fait au cours du travail et elle a ajouté que ce caractère « pouvait résulter de la constatation qu'aucune manifestation hernialaire ne s'était produite avant l'accident, que l'ouvrier ne portait pas de bandage et que la hernie avait été constatée immédiatement après un effort violent... »

Autre arrêt à signaler du 18 février 1908. Un ouvrier avait quitté son établi pour aller, dans une autre partie de l'atelier, voir fonctionner une machine et avait été blessé à ce moment ; or, la Cour suprême a décidé que tout accident survenu à l'heure et au lieu du travail, doit être considéré comme arrivé à l'occasion du travail ; que le risque professionnel mis à la charge du patron n'est pas seulement inhérent à le besogne assignée à chaque ouvrier, mais à l'ensemble des moyens mis en œuvre dans l'entreprise pour atteindre une production déterminée, que l'obligation du chef d'entreprise d'assurer la sécurité de ses ouvriers ne cesse que là où son autorité prend fin et qu'il doit protéger ses employés contre leur propre imprévoyance. Deux ans et deuxième espèce, le 2 mars 1908, elle a maintenu cette façon de voir en déclarant au chef d'entreprise responsable d'un accident survenu à un baleiler, déchargeur de charbon, alors qu'il se lavait les mains avant de reprendre ses vêtements ordinaires. L'arrêt considère que le lieu de travail n'est pas nécessairement limité au poste assigné à l'ouvrier pour son service, mais est déterminé par les conditions dans lesquelles s'effectue le travail au moment de l'accident, et retient que, dans l'espèce, la nature du travail obligeait l'ouvrier à se laver, sa journée proprement dite terminée, avant de se vêtir pour le départ.

Deux arrêts nouveaux ont affirmé le caractère incessible et insaisissable du capital substitué à la rente qui a comme elle un caractère alimentaire, soit qu'il s'agisse du quart du capital convertible en espèces, soit que l'on vise les trois annuités accordées, aux termes de l'article 3, à l'ouvrier étranger qui, après sa guérison, cessa de résider sur le territoire français.

Pour terminer nous rappellerons enfin que le mode d'évaluation des salaires devant servir de base au calcul des indemnités attribuées aux victimes d'accidents, dépend d'une façon absolue des juges chargés d'apprécier chaque espèce en elle-même. Les patrons qui croient que les indemnités diverses qu'ils accordent à leurs ouvriers, notamment aux ouvriers mineurs envoyés au dehors, ne peuvent entrer pour rien dans la fixation légale, s'exposent donc quelque jour à des surprises désagréables.

Les règles toutes pratiques que nous venons de signaler ont un indiscutable intérêt, les sociétés d'assurance et les sociétés philanthropiques n'ont rien de commun et il est bon de mettre les sinistrés éventuels à même de défendre leurs droits.

BERTAL.

CHRONIQUE

La Femme Reptile

PAR M. ADRIEN VÉLY

Après avoir longtemps volé par-dessus l'Océan, en butte à de violentes tempêtes au cours desquelles nous avions perdu nos boussoles, nos cordes, nos instruments de précision et notre gouvernail de direction, nous aperçûmes enfin la terre ferme. Un cri de joie et de soulagement s'échappa de nos poitrines. Une bienfaisante accalmie avait succédé aux secousses atmosphériques, et une brise légère nous poussait vers la côte, au-dessus de laquelle nous passâmes bientôt à une très grande hauteur. Nous poursuivîmes pendant quelques heures, toujours dirigés par le vent, notre route à l'intérieur du continent.

Il fallait maintenant songer à atterrir. Et nous nous demandions si la situation était devenue meilleure pour nous et si, après avoir échappé aux dangers d'une traversée mouvementée, nous n'allions pas en courir un plus grand encore peut-être de la part de populations sauvages et sanguinaires.

Pourtant, comme nous ne pouvions rester perpétuellement suspendus entre le ciel et le sol, notre chef-pilote, après avoir cherché avec sa longue-vue un endroit propice à l'atterrissage, donna le signal de couper l'allumage, et vint se poser doucement sur une verdoyante prairie.

Nous mîmes pied à terre et, après nous être formés en colonne, nous avançâmes prudemment, prêts à nous servir de nos armes, à travers ce pays inconnu et peut-être inhospitalier. Mais nous eûmes bientôt lieu d'être rassurés. Le vue de nombreux poteaux et de pancartes portant des inscriptions : « Défense d'uriner, défense de sortir, défense de fumer, défense de cracher, défense de s'asseoir, défense de rester debout, défense de se coucher », nous apprit que nous nous trouvions en un lieu civilisé.

Après une demi-heure de marche, en effet, nous arrivâmes en vue d'une grande ville, superbe et merveilleusement construite, dans laquelle nous pénétrâmes. De nombreux habitants s'avancèrent à notre rencontre et nous offrirent l'hospitalité avec une affabilité cordiale. Comme ils parlaient l'espéranto aussi bien que nous, nous pûmes converser facilement avec eux. Nous acceptâmes avec joie leurs offres aimables et je fus, pour ma part, reçu sous le toit d'un homme de belle mine, qui me dit être un des principaux personnages de la cité.

La demeure qu'il habitait était élégante et spacieuse. Il me conduisit à la chambre qu'il me destinait et qui possédait tout le confort désirable. Après que j'eus procédé à une rapide toilette, il me dit :

— Maintenant, descendons au salon... Je vais vous présenter à ma femme et à mes deux mères.

Quand nous fûmes au salon, il sonna. Un domestique parut. Il lui dit :

— Veuillez prier madame et mademoiselle de venir me rejoindre ici... Je veux leur présenter un voyageur qui a bien voulu accepter mon hospitalité.

Quelques minutes s'écoulèrent. La porte du salon s'ouvrit... Et j'eus peine à étouffer dans ma gorge un cri de surprise. Jamais le spectacle qu'a-t-il à mes yeux était étrange et inadmissible. Les trois femmes que je vis s'approcher étaient d'une rare beauté, de formes nobles et gracieuses. Mais, au lieu de s'avancer en marchant, ainsi que font tous les humains, elle rampaient sur le sol, le buste légèrement soulevé sur leurs poignets et leurs avant-bras, à la manière des phoques. On pressentait, à travers leurs longues traînes, que leurs jambes étaient inertes. Elles arrivèrent ainsi jusqu'à des sièges bas où elles se hissèrent et s'assirent tant bien que mal. J'avais eu le temps de reprendre mon sang-froid. Je me baissai pour leur baiser la main, et l'on causa de choses et d'autres.

L'heure du repas approchant, ces dames dirent qu'elles avaient un bout de toilette à faire. Elles glissèrent de leurs sièges, et s'éloignèrent comme elles étaient venues, en rampant. A peine me trouvai-je de nouveau seul avec mon hôte, que je lui saisis les deux mains et lui dis, avec une émotion que je ne pouvais plus dissimuler :

— Cher monsieur, je vous plains de tout mon cœur.

— Vous me plaignez ?... Et de quoi ? fit-il sur un ton pareil.

— Cela est héréditaire, sans doute ?...

— Mais quoi ?...

— Cette infirmité ?

— Quelle infirmité ?...

— Voyons... je n'ai pourtant pas la berlue... La manière pénible, difficultueuse dont votre femme et vos charmantes filles se traînent sur le parquet...

Mon hôte éclata de rire, à ma grande stupéfaction. Puis il me dit, après s'être calmé :

— Mais, mon cher monsieur, dans nos régions, toutes les femmes, sans exception, se meurent ainsi que vous l'avez vu faire à ma femme et à mes filles, avec aisance et grâce... Il n'y en a pas une seule qui se déplace d'une autre façon !...

Je laisse à penser au lecteur si une telle réponse me confondit.

— Excuses mon ignorance, reprit-je... Mais les femmes de ce continent ont-elles toujours rampé de la sorte ?... N'y eut-il point un moment où elles marchaient debout sur leurs deux pieds, comme les hommes ?...

— Si fait, me répondit-il... Mais il y a si longtemps de cela !... Ce se perd dans la nuit des siècles... Des inscriptions très anciennes, des découvertes ioonographiques prouvent qu'à une époque préhistorique, les femmes marchaient de la sorte... C'était, d'ailleurs, affreux...

— Et sait-on à la suite de quel cataclysme elles en arrivèrent à modifier si radicalement leur mode de locomotion ?...

— Cette modification est due, non à un cataclysme, mais à une mode bienfaisante...

— A une mode ?... Je ne comprends pas...

— Je vais m'expliquer, ô étranger... Vers l'année 1910, les femmes commencèrent à porter des jupes très étroites... Ces jupes les empêchaient presque complètement de marcher... Et, immédiatement, on trouva cela infiniment joli et gracieux. Ces robes étaient tellement rétrécies par le bas qu'elles contraignaient celles qui les portaient à faire du tout petits pas... C'est de cette époque, d'ailleurs, que date la proverbe : « Marcher à pas comptés... » Ces robes étaient de véritables entraves... L'accession d'un escalier était devenue pour une femme vêtue à la mode du jour, une opération des plus difficiles. Cette mode était vraiment exécrable... Mais il y avait mieux à faire encore, dans cet ordre d'idées...

— Comme il est vrai que l'on finit par s'habituer qu'un voyageur !...

— Avec leurs nouvelles jupes, les femmes marchaient avec la plus grande difficulté... Mais, enfin, elles marchaient encore... On rétrécit progressivement ces jupes, de telle manière qu'à un moment donné, elles enserrèrent les jambes dans un fourreau si guindé qu'il fut désormais impossible à celles-ci de faire le moindre mouvement... C'est à partir de ce moment que les femmes commencèrent à ondoler gracieusement sur le sol... Jamais elles n'avaient paru si charmantes... Jamais mode de locomotion n'avait paru s'adapter plus heureusement à leur idiosyncrasie physique. C'est à se demander pourquoi elles avaient mis si longtemps à adopter des attitudes pour lesquelles elles semblaient naturellement destinées... Vous pensez bien, mon cher monsieur, qu'une telle mode, qui avait le bonne fortune de provoquer un consentement général, se perpétua... Il en résulta ce qui devait en résulter... Après des siècles et des siècles, les membres inférieurs de la femme, devenus inutiles, s'atrophièrent... Telles vous pouvez les voir aujourd'hui, telles elles viennent au monde... Aujourd'hui, elles portent des jupes longues, flottantes, vaporeuses, qui ajoutent à leurs mouvements plus de grâce encore...

Adrien VÉLY.

Élection Sénatoriale

COTE-D'OR

Hier a eu lieu une élection sénatoriale dans la Côte-d'Or. En voici les résultats :

MM. le doct. Chauveau, rép. de g. 552 ELU
Le général André, ancien ministre, rad.-soci. 450
Bulletin blanc 1
Divers 5

Il s'agissait de remplacer M. Ricard, sénateur radical, décédé.

M. Ricard d'abord député, était entré au Sénat le 4 janvier 1909. A cette époque, M. Ricard fut élu le troisième et dernier par 535 voix sur 1025 votants. Les deux premiers élus, MM. Hugot, radical, et Piot, républicain, avaient eu l'un 749, l'autre 743 voix. Deux autres candidats radicaux avaient environ 280 voix.

Le dernière élection sénatoriale à laquelle il a été procédé dans la Côte-d'Or a eu lieu le 16 janvier 1910 pour remplacer M. Piot, décédé. A cette date, M. Mesmer, député radical, avait été élu au second tour par 509 voix, contre 494 au général André.

LE BANQUET de la Presse Républicaine départementale

A PARIS

Le banquet annuel du Syndicat de la presse républicaine départementale a eu lieu sous la présidence du ministre des Finances [illegible] auquel avaient pris place les membres du bureau.

Au dessert, plusieurs toasts ont été portés.

Dans une allocution chaleureusement applaudie, M. Cochery a'est félicité de la courtoisie et de l'urbanité avec lesquelles la presse, et notamment la presse de province, critiquent l'administration difficile des finances publiques, et de la conscience avec laquelle elle travaille « à l'éducation populaire par des articles de science pratique ».

« A notre époque, a-t-il dit, où les questions économiques priment toutes les autres, où nous avons à lutter sans trêve pour défendre nos marchés sellonaux et garder notre place sur les marchés étrangers, où il faut susciter pour cette lutte de virilles énergies et indiquer où doit porter l'effort, c'est à la presse qu'il appartient de faire l'œuvre de propagande indispensable pour la prospérité nationale ».

Et en terminant, le ministre a félicité le syndicat de la presse républicaine départementale des œuvres de solidarité qu'elle a fondées et du concours que tous les membres ont apporté généreusement pour le soulagement des grandes misères publiques.

ECHOS

Le Couronnement de George V.

La date du couronnement du roi George V paraît définitivement arrêtée : c'est le 24 mai 1911.

Le plus curieux, c'est que le gouvernement anglais n'avait encore pris aucune décision à ce sujet et que la fixation de la date sus-indiquée est due à l'initiative d'un journal de Londres. Ce journal a eu l'idée de proposer comme date du couronnement de George V, comme roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des possessions d'outre-mer, le jour même de la fête de l'Empire. Le public a accueilli avec enthousiasme cette proposition, d'autres journaux l'ont soutenue et finalement le gouvernement l'a acceptée. Une communication datée de Londres porte ceci : « On tient remarquer que le roi George étant le premier souverain d'Angleterre qui soit monté sur le trône après avoir visité toutes les colonies, le choix de cette date pour célébrer son couronnement donnera à cette cérémonie une importance considérable. Il s'agit, en effet, d'affirmer et de glorifier simultanément l'unité idéale de l'Empire britannique. En même temps qu'on accordera une satisfaction à toutes les colonies, on donnerait à la cérémonie une nouvelle signification aux yeux des nations étrangères. »

Il y a Félibres et Félibres.

Les uns, les méridionaux qui font partie du Félibrige institué à Font-Segugne en 1859, par Mistral, Aubanel, Roumanille, sont allés à Sceaux, l'autre dimanche, conduits par Paul Mariéton.

Les autres les Félibres de Paris, iront bruyamment dans la petite ville des roses, le jour où sera couru le Grand-Prix.

A ce propos, Mariéton disait l'autre jour :

— Les Félibres de Paris, qu'est-ce que cela veut dire ? Il y a les Félibres de Provence, qui sont les Provençaux ; les Félibres du Languedoc, qui sont des Languedociens ; les Rouzil, qui sont les Félibres du Nord ; les Félibres de Paris, cela signifie probablement les Parisiens de Paris.

Evidemment...

L'ESPRIT DE TOUS

— Depuis quelques jours le temps est écrasant.

— Evidemment, l'étoile cause multitude d'accidents d'automobiles.

LES CATASTROPHES

Le Tamponnement de Villepreux

APRÈS LA COLLISION, L'INCENDIE

17 MORTS, 30 BLESSÉS

Nous avons donné hier les premiers renseignements connus jusqu'à 2 heures du matin sur cet affreux accident.

Voici les informations complémentaires qui nous sont parvenues depuis :

Comment s'est produite la catastrophe

Le train omnibus 467 de Paris à Dreux, qui part de la gare des Invalides à 4 h. 20, avait été immobilisé samedi après-midi en gare de Villepreux-les-Clayes, par suite d'un accident de machine. La réparation devant nécessiter un arrêt prolongé, les voyageurs avaient été prévenus et presque tous étaient descendus sur le quai.

Le chef de gare de Villepreux et plusieurs employés assurent que les signaux avaient été fermés et que toutes les précautions avaient été prises pour couvrir le train immobilisé. Soudain, un coup de sifflet retentit, et on aperçut sur le voie, du côté de St-Cyr, une lueur qui peu à peu grossissait. C'était l'express de Granville qui, parti de la gare des Invalides à 5 h. 18, arrivait à toute vitesse. Il était à ce moment exactement 6 h. 10.

Les voyageurs qui attendaient sur le quai crièrent aux quelques personnes restées dans les wagons du train omnibus de descendre, tandis que le chef de gare, M. Coriif, et des employés se précipitaient au devant de l'express pour faire les signaux d'arrêt ; mais déjà la catastrophe s'était produite.

La locomotive de l'express, sans ralentir sa marche, heurtait avec un bruit effroyable la fourgon de queue du train omnibus. Ce fut terrible. Un immense nuage de poussière noire s'élevait, tandis que des débris de toutes sortes, morceaux de fer et de bois, étaient projetés au loin.

Après avoir réduit en miettes le fourgon de queue et plusieurs voitures du train omnibus, la machine et plusieurs wagons du train tamponneur, escaladant l'amas de fer, de châssis et de bois se renversaient sur le flanc. La locomotive avait été projetée sur le gauche, près du passage à niveau du petit chemin qui va de Villepreux aux Clayes ; le tender était tombé de l'autre côté, près de la maisonnette de la garde-barrière.

Au milieu de la voie, c'était un chaos inextricable de barres de fer tordues, de débris de wagons et de portières, d'où jaillissaient des hurlements de douleur.

Bientôt le sinistre prit de plus effroyables proportions encore : le feu prit aux wagons.

Les voyageurs qui restaient dans les voitures ou sous les débris furent carbonisés ou atrocement brûlés.

D'après le dernier communiqué du ministère des Travaux publics, les morts sont au nombre de 17 et les blessés au nombre d'une trentaine.

Le théâtre de la catastrophe

La station de Villepreux-les-Clayes, où s'est produit la catastrophe, est située à 29 kilomètres de Paris, sur la ligne de Paris à Granville par Dreux : au sud de la forêt de Marly, au nord-ouest de Saint-Cyr.

Le voyageur qui suit cette ligne dans la direction de Dreux laisse à sa droite le rû de Gally, vers Rennemoulin, et aperçoit sur sa gauche la masse verdoyante du bois des Clayes et du bois d'Arcy. C'est en site bien connu des Parisiens qui villégiaturent dans la banlieue ouest.

La gare de Villepreux-les-Clayes est située sur le territoire de la petite commune de Villepreux, dont la principale agglomération se trouve au nord de la voie ferrée.

LES MORTS

D'après une note communiquée par le ministère des Travaux publics, le chiffre des morts serait de 17 :

Mlle Dubreuil, domestique chez M. Ducourt, à Ménilmuçon.

M. Worms de Romilly, propriétaire, 27, rue d'Astorg, à Paris.

Le jeune Worms de Romilly, fils du précédent.

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

Une jeune femme, qu'on croit être la fille du précédent.

Une femme, paraissant âgée d'une cinquantaine d'années.

M. Georges Leblond, de la Queue-les-Yvelines, qui a succombé ce matin.

M. Lauteur, 41, rue Madeleine, à Paris.

Mme Delmoy, belle-mère de M. Longuet, avocat, à Paris.

Huit corps carbonisés pour lesquels toute reconnaissance sera difficile, sinon impossible.

Le chiffre des morts retrouvés sous les débris est actuellement de dix-sept. Les recherches continuent ainsi que les investigations en vue d'établir l'identité des cadavres. Mais ces dernières seront probablement inutiles dans bien des cas, le plupart des corps étant complètement carbonisés.

Les blessés

Le nombre des blessés est d'une trentaine environ. Voici les noms de ceux d'entre eux qui ont été transportés à l'hôpital de Versailles :

M. Kermarec, officier d'administration de première classe, et sa femme, demeurant à Paris, rue Lecourbe, tous deux grièvement blessés à la tête.

Mlle Andrieux, dix-sept ans, demeurant à Chatenay (Seine-et-Oise), fracture du bras.

M. Riguet, vingt-cinq ans, demeurant à Paris, rue Lagrange, contusions multiples.

M. Théodore Ladguerre, commis d'enregistrement à Houdan, contusions sur tout le corps et douleurs internes.

Le petit Kari Longuet, cinq ans, fils de M. Jean Longuet, demeurant à Paris, rue Boulard, 29, fracture des deux jambes.

Parmi les blessés qui ont pu regagner Paris après avoir reçu les premiers soins on cite :

M. et Mme Poirier, 10, rue Grange-aux-Belles. M. Poirier, plus sérieusement atteint, a été transporté à l'hôpital Lariboisière.

M. Fréjoneau, cuisinier dans le wagon-restaurant, rue des Pyrénées, 173.

M. Grisey, employé au restaurant, 13, rue Nicolet.

Mlle Berthe Meury, artiste, 1, rue de la Fontaine-au-Roi.

M. Félix Allard, violoncelliste à l'Opéra, 68, rue La Condamine.

M. de Fiers, chef d'orchestre, 45, rue Vignaud.

M. Bhum, 11, rue Gustave-Flaubert.

M. Neveu, chef de train, conducteur du train 467, rue Saint-Charles, 10.

Mme Courel, femme d'un lieutenant d'artillerie en garnison à Versailles, et en fille âgée de quelques mois.

Mme Yung, femme d'un employé de la préfecture de Versailles, et son fils Pierre âgé de deux ans.

M. Leduc, mécanicien du train tamponneur.

M. Worms de Romilly

Nous avons cité, parmi les morts, M. Adolphe Worms de Romilly, fils de l'Inspecteur général des finances, et son enfant, le petit Gaston, âgé de six ans. Les deux corps ont été ramenés, cette nuit, en automobile, à Paris, 29, faubourg Saint-Honoré, à l'hôtel de Beaucaire de M. Worms de Romilly, M. Ernest May, le financier bien connu ; entrée de la voiture tout essoufflée, les corps ont été transportés sur des matelas et déposés sur un lit où ils reposent maintenant côte à côte.

M. Worms de Romilly était une personnalité parisienne très connue ; sportsman intrépide, brillant cavalier, tireur émérite, on le voyait presque chaque matin faire au Bois une promenade à cheval.

Il y a quinze jours environ, il était venu pour se reposer dans son château de Villepreux. Hier, il était venu à Paris, et dans la soirée, il avait repris avec son petit Gaston le train pour réintégrer sa maison de campagne. Son chauffeur l'attendait à la gare de Villepreux et fut témoin de la catastrophe ; on devine l'émotion de cet homme quand il dut ramener le corps de son maître et du petit Gaston à Paris, auprès de Mme Worms de Romilly.

Il ne reste à la malheureuse femme qu'une consolation : son second fils, né le 25 décembre de l'année dernière.

Récit du conducteur de l'express

Le premier train de secours est revenu samedi soir à huit heures et demie, à la gare Montparnasse. Tout le haut personnel de la gare se trouvait sur le quai.

On fait descendre avec d'infinies précautions trois voyageurs qui paraissent grièvement blessés. L'un est placé sur une civière et conduit à l'hôpital Necker.

D'autres blessés descendent. A ceux qui les interrogent, le plupart répondent :

— Laissez-nous. Nous avons hâte de rentrer chez nous.

Mais voici un employé de la Compagnie de l'Ouest-Etat. Il a un bras en écharpe et une main enveloppée par un épais bandage : c'est M. Neveu, conducteur de train tamponneur, qui n'échappé que par miracle à la mort, car le fourgon de tête dans lequel il se trouvait a été complètement broyé entre la locomotive et le wagon-restaurant, qui prit feu presque aussitôt après l'accident.

Jamais je n'oublierai l'horrible vision, s'écrie-t-il. Nous venions de quitter Versailles, mon train s'était lancé, comme de coutume, à toute allure dans la campagne. Nous ne devions pas arrêter qu'à Dreux, où le train 467 devait se garer pour nous laisser passer. Un peu avant Villepreux, il y a une pente et nous traversions, je pense à une vitesse approximative de 80 kilomètres à l'heure.

Y avait-il des pétards sur la voie pour signaler la présence du train en gare de Villepreux ? Je n'en sais rien ; je n'ai rien entendu, je ne me suis aperçu de rien !

Les signaux furent-ils fermés en demeurant ? Ils étaient ouverts ? Sous le mécanicien et le chauffeur de mon train pouvaient le dire. Toujours est-il que nous arrivâmes en gare de Villepreux comme une tromba.

J'étais par une chance, à la porte de mon fourgon, tenant d'une main le « coulée » de cuir et appuyé de l'autre à la rampe. Soudain, le choc terrible, formidable, inimaginable, se produisit. J'eus l'impression que mon fourgon se dressait debout et avant que j'ait pu me rendre compte de ce qui venait d'arriver, j'étais jeté comme une balle dans un jardin en dehors de la voie.

Je me relevai d'un bond, sans même prendre garde à ce moment que j'avais la main gauche fendue, et je vis alors un terrifiant spectacle.

La locomotive de mon train, en plutôt ce qui en restait, sur elle enjambait à cette minute même, était entrée dans un autre train demeuré sur la voie, devant nous ; mon fourgon était en miettes, le fourgon du train tamponné et son arrière ne formaient plus que des débris [illegible] Le wagon-restaurant, le wagon-restaurant, le wagon-restaurant,