Quarante-deuxième Année. — N° 362 UN NUMÉRO : 15 CENTIMES MARDI 28 DÉCEMBRE 1897.

JOURNAL DE ROUBAIX

TARIF D'ABONNEMENT :

ROUBAIX-TOURCOING. . . TROIS MOIS. . . 13 fr. 50. . . SIX MOIS . 26 fr. . . UN AN. . 50 fr.
— PAS-DE-CALAIS — SOMME — AISNE . . . . . TROIS MOIS. 15 fr.
Les autres Départements et l'Etranger, les frais de poste en sus.
Le prix des Abonnements est payable d'avance. Tout abonnement continue jusqu'à réception d'avis contraire.

BUREAUX & RÉDACTION
Roubaix, Grande-Rue, 71. - Tourcoing, rue Nationale, 78
Directeur-Propriétaire : ALFRED REBOUX

ABONNEMENTS & ANNONCES :
Les Abonnements et Annonces sont reçus : à ROUBAIX, Grande-Rue, 71. — A LILLE, rue du Curé-Saint-Etienne, 9 bis, à PARIS chez MM. HAVAS, LAFFITE et Cie, place de la Bourse, 8, et rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, — à BRUXELLES, à l'OFFICE DE PUBLICITÉ.

ROUBAIX, LE 27 DÉCEMBRE 1897

RÉFORMISTES OU SECTAIRES ?

On peut se demander si, dans notre Parlement, il y a encore des socialistes.

Y a-t-il même encore des radicaux ?

Jusqu'à ce jour, les mots « socialiste » et « radical » désignaient les champions de certaines réformes, les adeptes, violents ou timides, de certains plans de réorganisation sociale.

Aujourd'hui, cette définition-là paraît tomber en désuétude.

Radicalisme et socialisme se sont tellement subordonnés à l'anticléricalisme, qu'ils s'y sont purement et simplement identifiés.

Le radicalisme, c'est la fermeté anticléricale.

Le socialisme, c'est l'intransigeance anticléricale.

Entre radicaux et socialistes, il y a une différence de degré : et la notion même d'anticléricalisme est la commune mesure qui permet de comparer ces deux termes.

De la l'inanité actuelle de la politique radicale-socialiste : c'est une politique de haine, une politique de guerre contre les consciences, oublieuse des intérêts populaires et même, chose curieuse, des revendications socialistes.

Le programme social de ces prétendus hommes d'avant-garde est passé au second plan : ils le lacèrent, ils le mutilent, pour satisfaire à leurs aspirations anticléricales, qui les absorbent tout entiers, et qui suffisent à les contenter.

Cette prédominance exclusive des idées sectaires, cette abdication servile entre les mains de la maçonnerie, distinguent nos radicaux-socialistes et nos socialistes d'avec leurs amis des autres pays.

Au Congrès international pour la protection ouvrière, qui s'est tenu à Zurich en septembre dernier, l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche, étaient représentées par les protagonistes du socialisme : il y avait là Bebel, Liebknecht, Adler.

Les socialistes français, eux, faisaient grève.

Et naïvement, dans une lettre au journal *le Siècle*, M. Vaillant en donnait le motif : il ne voulait pas coudoyer des prêtres et des orateurs catholiques, venus à Zurich, aussi, pour étudier la question ouvrière.

On s'était demandé si les catholiques consentiraient à voisiner avec les socialistes. C'est la question inverse qu'il fallait poser. Nos socialistes — dont les idées pourtant « sont en mue », suivant l'expression de Bebel, — dédaignent de se commettre avec les catholiques. Mais les catholiques, bien que sûrs de la vérité, ne dédaignent pas de s'entretenir avec ceux qui pensent autrement qu'eux.

Le résultat de cette abstention, c'est que le socialisme français est demeuré parfaitement étranger à l'une des manifestations les plus sages et les plus fécondes qu'on ait faites depuis plusieurs années pour améliorer le sort des travailleurs.

Mais il s'agit bien du sort des travailleurs ! Un socialiste français ne supporte pas le contact d'un curé : ces tolérances sont bonnes pour un Bebel ou pour un Liebknecht ; mais l'aile gauche de M. Léon Bourgeois est intraitable.

Adieu donc l'étude des réformes ! et vive l'anticléricalisme !

Sur cette pente là, surtout lorsqu'on est poussé par les loges, on dévale rapidement. Nos socialistes, en septembre, ont, par esprit sectaire, refusé le grand rendez-vous d'études de Zurich ; et voici qu'en décembre, par esprit sectaire, ils commencent d'abandonner un point même de leur programme.

Il fut une époque, pas très lointaine, où le Conseil municipal de Paris, pourtant peu suspect, votait en faveur des ouvriers égoutiers le repos du dimanche : la portée philanthropique de ce vote avait paru plus précieuse que les objections anticléricales.

Or, la semaine dernière, à la Chambre, on discutait les conditions du travail sur les chantiers de l'Exposition universelle. Il résultait, de cette discussion, que l'obligation du repos hebdomadaire des ouvriers, naguère inscrite dans la loi, n'était point observée.

C'est un socialiste, M. Desfarges, qui en faisait la remarque.

Le ministre répondit que la Chambre, en votant le principe d'un jour de repos, s'était refusée à déterminer ce jour, et que le gouvernement, dès lors, n'avait aucun moyen d'assurer ce repos.

Et comme l'abbé Lemire, s'appuyant sur cette déclaration du ministre, réclamait la fixation du repos au dimanche, une voix s'éleva pour protester :

« Nous voulons, disait M. Faberot, un jour de repos pour les travailleurs, mais nous voulons que ce soit un jour de liberté et non un jour choisi, comme le demande le citoyen abbé Lemire, pour donner satisfaction à un parti qui n'est même pas social et qui ne peut pas marcher avec nous. »

Là-dessus, l'extrême gauche d'applaudir.

Personne n'avait la pensée de réclamer un autre jour de repos que le dimanche : la fixation que le ministre jugeait nécessaire pour appliquer la loi ne pouvait être qu'une victoire du repos dominical.

Mais l'extrême gauche préfère que cette loi humanitaire demeure lettre morte ; périssent les réformes plutôt qu'un principe. Le dimanche, il n'en faut point ; et l'on renoncera, dès lors, à fixer le jour de repos.

C'est ainsi que l'interpellation socialiste fit long feu.

A Zurich, tous les socialistes d'Allemagne, d'Autriche, d'Italie, avaient, d'accord avec les catholiques, voté le repos dominical. Nos socialistes, eux, de plus en plus esclaves des inspirations maçonniques, deviennent les ennemis du dimanche.

Ils ont contre eux tous les représentants du monde du travail dans les autres pays : ils ont contre eux Proudhon, apologiste convaincu de la loi dominicale.

Ce sont des contradictions dont ils n'ont souci. Etre aux antipodes des curés : voilà leur devise actuelle. Et peut-être il suffirait que M. l'abbé Lemire se fît marxiste, pour qu'on vît M. Faberot ressusciter en France l'école de Jean-Baptiste Say, voire même de Bastiat.

LA MORT DU COMTE LEMERCIER

doyen d'âge de la Chambre des Députés

Le comte Anatole Lemercier, député de la Charente-Inférieure, pour la première circonscription de Saintes, et doyen de la Chambre des députés depuis le décès de M. Pierre Blanc, est mort la nuit dernière à Paris. Il était entré au mois de juin dans sa soixante-dix-huitième année.

Le comte Lemercier était le petit-fils de Lemercier, membre des Etats Généraux constituants en 1789, député de la Charente-Inférieure au Conseil des Anciens, dont il fut le président, et qui occupait le fauteuil le 18 brumaire.

Le père du député, entré d'abord dans la marine, dans laquelle il combattit à la Hogue et à Trafalgar, puis devenu plus tard colonel d'état-major dans le Dragons, fut choisi dans la suite comme représentant par la Charente de 1817 à 1824 et de 1832 à 1834 ; il avait épousé la fille du maréchal Jourdan, le vainqueur de Wattignies et de Fleurus.

Le comte Anatole Lemercier, qui fut d'abord attaché de l'ambassade de France à Lisbonne, devint en 1852 le représentant de l'arrondissement de Saintes au corps législatif. En 1859, avant de voter les crédits pour la guerre d'Italie, il demanda au gouvernement l'assurance que l'indépendance du Pape serait respectée et protesta en 1860 contre la conduite de l'Empire ayant permis l'annexion des Romagnes.

Ayant échoué en 1867 contre M. Roy de Loulay, candidat officiel, il rentra dans la vie privée, et ce n'est qu'en 1889 qu'il redevint représentant des électeurs de Saintes, en se proclamant dans son programme « défenseur résolu des constitutions démocratiques et républicaines. »

C'est ainsi qu'il fut réélu sans concurrent en 1893. Le comte Lemercier présidait depuis 1887 le conseil général de la Charente-Inférieure. Il était chevalier de la Légion d'honneur.

L'AFFAIRE DREYFUS

L'instruction

Paris, 26 décembre. — Le commandant Ravary ne n'est pas rendu ce matin au Cherche-Midi, mais il y a fort retirer son courrier qui était très volumineux.

Le *Temps* croit savoir que le commandant Ravary compte avoir clos son instruction dans le courant de la semaine.

Paris, 26 décembre. — Il est probable que le commandant Ravary entendra la personne qui remit le fameux bordereau à notre service de renseignements. Cette pièce fut saisie à Paris ; elle avait été mise à la poste à Paris à une époque où il est prouvé que le commandant Esterhazy était à Rouen.

La femme voilée

Paris, 26 décembre. — La *Patrie*, que nous reproduisons sous toutes réserves, publie les renseignements suivants, relatifs à la fameuse dame voilée :

Mme de Jouffroy d'Abbans ne dira probablement pas au conseil de guerre de Lyon le nom de la femme voilée. Mais dans son entourage, on désigne plus ou moins ouvertement un nom.

La femme voilée qui s'intéresse au sort du commandant Esterhazy ne serait autre, d'autres ces bruits, que la femme d'un haut fonctionnaire d'Etat français, qui n'a occupé que peu de temps le pouvoir et l'a quitté volontairement.

Il est inutile d'ajouter que ces informations, que nous n'enregistrons que sous bénéfice d'inventaire, visent la personnalité de Mme Casimir Périer.

A ce propos, un ami du commandant Esterhazy a déclaré à un de nos confrères de la *Patrie* :

Le commandant a eu effectivement quelques relations mondaines avec la famille à laquelle on fait allusion ces jours-ci, et, dernièrement, il s'étonnait que le nom en question n'ait pas encore été jeté en pâture à la curiosité publique. « Mais cela viendra, a-t-il ajouté. »

La rencontre de deux trains rapides

sur le P.-L.-M.

LE RÉCIT D'UN TÉMOIN

M. Chauvin, frère de la jeune doctoresse, l'une des victimes de la catastrophe d'hier, a fait au *Matin* le récit suivant :

« Le train rapide n° 10 était presque complet lorsque j'y cherchai place à Tarascon, à 9 heures 20. Je pus à grand'peine me caser dans l'avant-dernière voiture qui suivait immédiatement un fourgon de bagages. Mon compartiment de première était déjà garni de plusieurs voyageurs, cependant je pus m'allonger à demi et c'est à ma position que je peux raisonnablement attribuer mon salut merveilleux. Il n'y avait pas de brouillard, malgré ce qu'on en a raconté ; si les prétentions les plus élémentaires avaient été prises par les employés de notre convoi l'accident n'aurait pu se produire.

« La nuit était froide, mais assez claire pour que certains voyageurs aient eu la vision, durant une longue minute, de l'autre rapide s'avançant sur nous à toute vitesse.

« Les freins de notre rapide fonctionnaient très mal. Nous perdions donc du temps et marchions à petite allure avec un retard notable.

» Peu après avoir dépassé la gare du Péage de Roussillon, — où, d'ailleurs, nous ne nous étions pas arrêtés, puisque le train va de Valence à Lyon sans arrêt, — soudain le convoi reste en panne.

» Il était environ minuit trois quarts, et nous étions au 501e kilomètre de Paris vers Marseille. Les freins refusaient absolument de fonctionner, serrés à bloc, et nous pouvions avancer davantage ; nous sommes restés ainsi cinq bonnes minutes dans l'attente, lorsque tout à coup j'ai entendu quelqu'un qui s'était penché à la portière dire brusquement : « Mais nous allons être tamponnés ! Voilà un train qui arrive derrière ! »

» Je crois bien que ce voyageur a voulu sauter par la portière, n'a pas eu le temps d'opérer le mouvement, et ses deux jambes sont restées dans le compartiment ; le reste du corps a été écrasé à l'extérieur.

» Moi, je n'avais pas bougé. J'eus la sensation d'un choc formidable, d'un bruit terrible, et je fus projeté violemment de la banquette, en j'étais à demi allongé, comme pelotonné, sur le plancher du wagon.

» Ce plancher a volé en miettes, s'est défoncé totalement et je me suis retrouvé entre les deux voies contre un rail, au milieu d'un amas de planches brisées.

» Je pense que j'ai dû glisser comme une boule au fond du compartiment défoncé, par l'ouverture et tomber comme une masse sur le sol. Tout cela en deux secondes.

» C'est évidemment par miracle que je n'ai pas eu le crâne broyé contre les parois du wagon ou les jambes brisées. Ce phénomène ne s'explique pas.

» J'ai seulement constaté que je me trouvais par terre, tout meurtri, contusionné, la hanche démolie. Peu après le choc, mon étourdissement a été de courte durée et j'ai aussitôt repris mon sang-froid qui m'avait à peine abandonné pendant ce passage entre les parois disloquées écrasé.

» J'aperçus tout près de moi la machine du train rapide qui nous avait tamponnés, les débris de wagon. Le spectacle était affreux.

» Lorsque j'eus bien examiné ma situation, tâté mon corps et constaté que ma cuisse droite était fracturée, je me traînai péniblement vers une planche que je réussis à atteindre après mille efforts douloureux, je m'allongeai sur cette planche, je pus « caler » ma jambe meurtrie contre elle et j'attendis que les secours fussent arrivés.

» Ah ! ils furent longs à venir ! L'organisation en fut on ne peut plus remarquable !

M. Emile Chauvin raconte ensuite combien lui parut longue l'attente au milieu de cet amas de wagons cuirettés. Il faisait très froid, et les malheureux blessés, à moitié dévêtus, nu-tête, appelaient en vain dans la nuit.

Les employés des deux trains affolés couraient au hasard criant, mais ne faisant rien. Le mécanicien de l'un des convois délirait violemment, paraît-il, et sa raison est si menacée que toute la journée d'hier on a dû le surveiller étroitement. Bref, aucune aide, aucun secours ne vinrent aux blessés de la part des agents de la Compagnie.

A Vienne, à trois heures du matin, aucun secours. Les blessés durent attendre longtemps que le télégramme ait prévenu la gare de Lyon et qu'une machine ait été envoyée apportant les premiers secours. Blessés et voyageurs entrèrent à la gare de Perrache à sept heures du matin.

La enfin, les directeurs, avertis, purent aussitôt diriger sur l'Hôtel Dieu douze des victimes. Mais M. Emile Chauvin et six ou sept des autres blessés se refusèrent absolument à se laisser conduire à l'Hôpital de Lyon. Ils voulurent continuer leur route et exigèrent que leur wagon fût accroché au prochain express partant pour Paris.

Ajoutons que les voyageurs du rapide n° 10 sont unanimes à déclarer qu'il n'y avait pas de brouillard. « Nous sommes restés en panne, nous dit un autre voyageur que nous rencontrons à la maison Dubois, au moins cinq à six minutes avant le choc, pendant que le mécanicien et le chauffeur examinaient leur locomotive arrêtée.

« Pourquoi les autres employés n'ont-ils pas remonté le long des voies à la rencontre du rapide n° 20 ? Car, il était bien évident que notre rapide avait un retard d'au moins un quart d'heure, et personne n'ignorait que le rapide n° 20 suivait le nôtre à dix-huit minutes d'intervalle. Donc, nous devions être rejoints inévitablement.

» Or, je ne pense pas qu'aucun signal ait été fait pour garantir notre train et annoncer son arrêt en pleine voie au mécanicien du train suivant. Aucun pétard n'a été posé alors qu'il eût suffi qu'un employé se dirigeât rapidement en arrière et fît un signal quelconque. Cette omission, nous dit un docteur, présent à la catastrophe, est celle de la plupart des voyageurs. Les employés du train n° 10 ne durent sans doute pas avoir à prévenir le train qui suivait, pensant que leur convoi allait aussitôt repartir. Mais l'enquête établira probablement les responsabilités. »

LES RESPONSABILITÉS

Le *Figaro* dit qu'un employé de la Compagnie de Lyon, le bloqueur Thorn, de la gare du Péage, a été tenu à la disposition de la justice. On croit qu'il l'un des auteurs responsables de l'épouvantable catastrophe d'hier.

Le correspondant du *Journal* à Vienne (Isère) adresse à ce journal la grave dépêche suivante à propos de la catastrophe de chemin de fer d'hier :

« Au moment où j'allais quitter le Péage-de-Roussillon, je recueille un bruit qui court, mais que je ne puis vous communiquer que sous les plus expresses réserves, car il semble inexplicable, et il n'est pas possible encore de le contrôler.

» Selon ces dires, l'accident serait dû à la malveillance, et plusieurs arrestations auraient été opérées. »

Paris, 26 décembre. — On ne sait encore rien de précis sur les causes de la catastrophe. Ce matin, on avait cru, au siège de la Compagnie P.-L.-M., une seule dépêche annonçant officiellement qu'un brouillard intense couvrait toute la vallée du Rhône lorsque se produisit la collision et que, d'autre part, l'arrêt en pleine voie du train 10 avait été cause par un accident aux conduites du frein automatique.

Ces deux points établis, l'enquête porte principalement d'abord, sur la question de savoir pour quelle raison les pétards placés sur la voie par l'employé de queue du train 10 n'ont pas provoqué l'arrêt du train 20. Etaient-ils dans un état qui les a empêchés de fonctionner ? Le bruit provoqué par le passage du train dans une tranchée a-t-il couvert celui de l'explosion du fulminate ? C'est ce qu'on s'efforcera de déterminer.

Ensuite, il importe de se rendre compte de la façon dont ont fonctionné les appareils du block-system, qui, on le sait, ont pour effet d'isoler complètement un train dans une section de voie déterminée et de ne permettre l'accès de cette section à un second train que lorsque le premier l'a quittée. On se demandait précisément ce matin à la Compagnie, si un bloqueur n'avait pas manqué à son devoir en ouvrant la section où se trouvait le train 10.

Or, une dépêche a appris, cet après-midi, l'arrestation d'un des bloqueurs chargés des postes placés à l'entrée et à la sortie des sections du block-system et appelés postes « tiers ». Cet employé, nommé Thorne, est préposé au poste de Clonas, station située entre les Roches de Condrieu et le Péage de Roussillon, c'est-à-dire près du lieu de la catastrophe.

On ne sait encore rien de bien précis au sujet de cette arrestation. Peut-être l'employé a-t-il cru que la fermeture de la section était inutile, en raison du brouillard intense, qui empêcherait sans doute d'apercevoir le signal ; et on lui reproche, en conséquence, de n'avoir pas obéi au règlement, sans s'inquiéter d'une autre considération.

En tout cas, il est certain, comme on l'a vu plus haut, qu'il régnait un brouillard épais au moment de l'accident. M. l'abbé Colbrat, soigné à Paris, confirme d'ailleurs le fait. Après le choc, il s'était assis sur un talus et, comme il avait perdu son chapeau, il avait mis son mouchoir de poche sur sa tête pour se garantir du froid. Un peu plus tard, il constata que son mouchoir était mouillé et il en conclut que la brume devait être assez forte.

Quant à l'hypothèse, formulée ce matin par un journal, que l'accident serait dû à la malveillance, disons qu'elle rencontre peu de créance dans les bureaux de la Compagnie.

A la Compagnie du P.-L.-M.

Paris, 26 décembre. — Voici les déclarations faites ce matin, à la Compagnie du P.-L.-M., par M. Hubert, secrétaire général et par M. de Pelterin de La Touche, secrétaire adjoint.

La liste des victimes publiée ce matin par les journaux est exacte ; peut-être faut-il y ajouter un très petit nombre de personnes légèrement contusionnées.

La Compagnie, à cet égard, n'a rien caché et ne cachera rien au public ; dès qu'elle aura reçu les rapports de ses docteurs spéciaux, elle les fera connaître. Elle a rempli les devoirs qui lui incombent et le secrétariat a été ouvert dès hier soir, aussitôt qu'on eut connaissance de la catastrophe.

L'enquête

Une enquête, menée parallèlement par les ingénieurs du contrôle de l'Etat et ceux de la Compagnie, est faite en ce moment sur les lieux. Pour l'instant, on ne peut donner aucune indication précise sur la cause de l'accident ; on ne peut encore établir aucune responsabilité. Il faut attendre les résultats de l'enquête des ingénieurs, ainsi que ceux de l'enquête judiciaire. Aucune nouvelle sérieuse ne parviendra probablement à la Compagnie avant demain matin.

En ce qui concerne le rétablissement de la circulation, il a été effectué dès hier après-midi sur les deux voies et le service régulier a repris.

LES BLESSÉS

Voici quelques renseignements complémentaires sur l'état des deux des blessés, victimes de la catastrophe, en traitement à Paris.

M. Emile Chauvin a été examiné ce matin par le docteur Chevalier, chef de clinique à l'hôpital Necker, et le docteur Paul Berger, membre de l'Académie de médecine, chirurgien de l'hôpital de la Pitié.

La jambe de M. Chauvin a été, cette après-midi, photographiée à l'endroit de la fracture, à l'aide des rayons Rœntgen.

L'abbé Colbrat, de la Compagnie du Saint-Esprit et du Cœur de Marie, et qui a été conduit par le supérieur de la communauté, qui l'attendait à son arrivée à la gare, au séminaire des Carmes, 30, rue Lhomond, ne se trouve pas dans un état inquiétant.

Lyon, 26 décembre. — Voici les nouveaux renseignements recueillis sur l'état des blessés soignés à Lyon.

Le convoyeur des postes Bisse, dont les contusions inspiraient hier soir des inquiétudes, va beaucoup mieux. On sait que c'est le seul voyageur du train 20 qui ait été blessé.

M. Wilde, lieutenant d'infanterie de marine, venant de Madagascar, paraissait être, hier, dans un état désespéré. Aujourd'hui, on pense le sauver. Mais la guérison exigera de longs mois, en raison de la fracture du bassin.

La situation de M. Racine fils, de Marseille, qui était hier dans un état inquiétant de demi-coma, s'est améliorée. M. Racine a les deux jambes fracturées et des contusions à la tête. Sa mère et ses sœurs avaient quitté Marseille par un train précédent ; elles étaient déjà à la Paris quand une dépêche leur apprit le malheur qui les frappait. Elles reprirent immédiatement et à onze heures du soir étaient au chevet des blessés.

M. Falconnet, beau-frère de M. Doumer, et conducteur principal des ponts et chaussées, a plusieurs côtes enfoncées et les jambes horriblement broyées. Son état est toujours presque désespéré. M. Vivian, neveu de M. Falconnet, est dans une situation qui inspire des inquiétudes. L'amputation des jambes sera probablement nécessaire.

Les autres blessés vont mieux.

Beaucoup de parents et d'amis sont arrivés à Lyon, mais par ordre des médecins, les malades les plus atteints n'ont pu encore recevoir de visiteurs.

Le capitaine Lota

Le capitaine Lota, qui a trouvé la mort dans l'accident du Péage du Roussillon, était le beau-frère de MM. Antoine et Sébastien Gavini, député de Corse. Il était proposé pour l'avancement.

La mort du capitaine Lota a été vivement ressentie à Saint-Cyr où il était très estimé des élèves. C'est lui qui devait aujourd'hui présenter aux nouveaux élèves de l'école militaire le drapeau du premier bataillon de France.

Le capitaine Lota était marié et père de trois fillettes âgées de 12, 7 et 4 ans.

M. Chauvin

Paris, 26 décembre. — L'état de M. Chauvin, le blessé, était encore ce soir très satisfaisant. Néanmoins le médecin a prescrit le repos le plus complet. La photographie de la blessure par les rayons Roetgen faite ce matin n'ayant pas donné une preuve assez nette, l'expérience a été renouvelée cette après-midi. On espère que la fracture est une fracture simple, non susceptible d'amener des complications.

Le R. P. Colbrat

Paris, 26 décembre. — Le rédacteur du *Soir* a recueilli sur le R. P. Colbrat, l'un des blessés de Péage de Roussillon, les renseignements suivants au Séminaire de la rue Lobault, où il a été conduit : le R. P. Colbrat, diplômé, un des plus zélés et des plus distingués missionnaires de la Compagnie du Saint-Esprit et du Sacré-Cœur de Marie, revenait de Maurice et avait repris, à peine arrivé à Marseille, le rapide pour Paris, où il comptait venir chercher un repos bien mérité au séminaire de la rue Lhomond.

Le R. P. Colbrat n'a été que faiblement atteint à la poitrine, mais il a ressenti par suite de l'accident une commotion cérébrale qui n'a pas été sans inquiéter tout d'abord les frères qui depuis hier veillent à son chevet.

On lui appliqua immédiatement des ventouses dont le bon résultat ne se fit pas longtemps attendre. Après une nuit assez calme le R. P. Colbrat s'est réveillé ce matin dans les meilleures dispositions morales et physiques et il a pu faire au supérieur un récit émouvant de la catastrophe. Il commençait à peine à sommeiller, a-t-il dit, quand il se sentit brusquement réveillé par une douleur violente à la tête produite comme par des coups de pieds d'hommes.

Ce qu'il prit tout d'abord pour une illusion n'était que la triste réalité, car, en effet, il entendit en même temps les plaintes de son agresseur involontaire, qui se plaignait de son côté qu'il lui fît du mal aux pieds.

Quant aux cloisons séparant le compartiment où il se trouvait avec le deuxième blessé, qu'il sut plus tard être l'officier de l'infanterie de marine Wilt, elles avaient volé en éclats.

Quand il eut réussi, non sans peine, à se dégager d'un véritable monceau de débris, le P. Colbrat se retrouva sur la voie du chemin de fer. Mais alors tout devenait confus dans son esprit, et c'est dans cet état qu'il assista aux scènes navrantes qui se déroulaient autour de lui. A Lyon seulement il put recouvrer en partie l'usage de ses facultés fortement ébranlées par le pénible accident.

Le *Soir* ajoute que ce n'est pas sans un certain trouble dans la voix que le supérieur lui a répété les paroles du blessé.

En ce qui concerne les responsabilités de la catastrophe, le rédacteur du *Soir* avait demandé si le P. Colbrat n'avait pas laissé entrevoir à ce sujet une impression personnelle.

Il y a là, a répondu le R. P. Supérieur, tout un concours de circonstances qui n'a pas été sans le frapper. Ce qu'il m'a paru : tout d'abord la marche d'une lenteur anormale du train dans lequel il se trouvait, ensuite cet arrêt prolongé qui ne saurait être sans danger qu'alors on a la certitude d'être suivi à vingt minutes de distance, par un rapide, enfin le manque de diligence et surtout de spontanéité de la part du mécanicien et du chauffeur à placer des pétards sur la ligne afin d'avertir le mécanicien du train suivant.

Un mandat d'amener

Clonas, 26 décembre. — Le parquet de Vienne a délivré un mandat d'amener contre le préposé au poste « Tyer », de Clonas, coupable de négligence. La petite station de Clonas est située entre les gares de Les Roches de Condrieu et le Péage de Roussillon, où s'est produite la catastrophe.

LA CAUSE DE L'ACCIDENT

Paris, 26 décembre. — Un rédacteur du *Soir* a interviewé le secrétaire de la Compagnie P.-L.-M. qui lui a donné sur la catastrophe de Péage de Roussillon quelques renseignements que voici :

Il paraît établi maintenant que le train 20 est arrivé sur le train 10 à une allure très ralentie d'où il résulterait que le garde-frein du train 10 a bien placé ses signaux sur la voie, mais que le mécanicien du train 20 n'a pu arrêter son train à temps.

Les deux agents du contrôle désignés pour procéder à l'enquête sont M. Poletan, ingénieur en chef des mines, et M. Arnaud, ingénieur en chef des ponts et chaussées. Cette enquête sera assez longue.

Un fait curieux c'est que le fourgon de queue du train télescopé n'a subi aucune avarie, qu'il a été retrouvé sur ses roues alors que les trois wagons qui le suivaient, dont un appartenant à la compagnie du Nord, ont été brisés.

UNE INTERPELLATION

Paris, 26 décembre. — M. Michelin, député, vient d'écrire au Ministre des travaux publics pour l'informer qu'il demandera à l'interpeller dès la rentrée sur les causes de la catastrophe de Péage de Roussillon et sur les mesures qu'il compte prendre pour assurer la sécurité des voyageurs.

LA MISSION MARCHAND

Le Mouvement Geographique qui a lancé la nouvelle du massacre de la mission Marchand et auquel on demandait la source de cette information, dit qu'il ne peut la donner par discrétion professionnelle, mais il apprend d'ailleurs :

Un mois ou deux avant nous, un voyageur français, chargé au Congo d'une mission officielle par le gouvernement, apprenait la triste nouvelle de la destruction de la mission Marchand. Ce voyageur, disent *Les Débats*, serait M. de Behagle, qui aurait écrit la lettre suivante au gouverneur de l'Oubangui :

« Kimbiedi (Congo français), 22 octobre. — Chargé de mission par les ministères du commerce et de l'instruction publique, je reçois ce matin, 22 octobre, à Kimbiedi, poste de l'Oubangui, le rapport suivant du chef de poste de Bangassou :

« Le 3 du courant, un homme blanc, accompagné de 30 hommes environ, venant du Nord-Est, a traversé le poste de Bangassou, allant à Bangassou. Cet homme blanc a dit appartenir à la mission Marchand, qui a été massacrée par les Derviches à Fachoda. Il a ajouté que, lui, il a pu s'échapper et venir ici. Il a ajouté que, lui, il a pu s'échapper et venir ici. Il a ajouté que, lui, il a pu s'échapper et venir ici