

LE LAVAGE  
DES LAINES  
Cinquante-cinquième année. — N° 171

ADMINISTRATION : 71, Grande-Rue, à Roubaix

ABONNEMENTS & ANNONCES  
5 Contimes

LE JOURNAL  
5 Contimes

ÉDITION DU MATIN  
TOUS LES JOURS  
SIX et HUIT pages

TARIF D'ABONNEMENTS  
5 Contimes

## LE "PLUIVOSE" OU ZE NOUVEAUX CADAVRES LA CATASTROPHE DE CHEMIN DE FER DE VILLEPREUX : LES VICTIMES

### BULLETIN

19 juin.

Le docteur Chauveau a été élu sénateur de la Côte-d'Or contre le général André, en remplacement de M. Ricard, décédé.

Dans l'après-midi de dimanche, on a retiré de Pluivoise, dans un état méconnaissable, onze cadavres.

Le grand sceptre d'Antoni a été gagné par

le cheval anglais Jerry M... devant Saint-Amour et Sapientia.

De l'enquête ouverte sur la catastrophe de Villepreux, il semble que la responsabilité de l'accident retomberait sur le mécanicien du train tamponneur.

La fête franco-belge, une des a journées du XVII<sup>e</sup> Concours de tir, à Roubaix, s'est déroulée au milieu d'une grande affluence. Elle s'est terminée par une grande fête de nuit.

quelque temps que nous roulions et nous marchions fort vite. A la sortie de la gare de Saint-Cyr, il y a une descente assez longue et l'on arrive à la gare de Villepreux après une course très pénible.

Vous se passa-t-il? Il me serait impossible de vous le dire. Au moment où l'on ne pense à rien, un choc formidable de ferraille, de bruits de vitres cassées et des cris, d'horribles cris de douleur. J'avais été précipité sur le cloison qui se trouvait en face de moi. A moitié étourdi, j'ouvris la portière et je sautai sur le quai.

Je vis alors se précipiter vers moi des gens, l'air hagard, la figure en sang, qui criaient : « Qu'y a-t-il? Au secours! »

Je suis plus tard que c'étaient des voyageurs du train de Dreux qui attendaient sur le quai leur train, arrêté à cause d'avaries survenues à la machine, reparti. Notre express était littéralement « rentré dedans ».

Notre interlocuteur se tut sur ces mots.

de. Celui-ci est placé ensuite dans un cercueil en chêne, afin que chaque corps soit dirigé sur la destination indiquée par la famille.

Le lugubre travail de la découverte des corps se poursuit au milieu d'un silence impressionnant.

Les pompiers continuent à éteindre les charbons tout autour de la machine.

Quand ce résultat est obtenu, des soldats du dépôt de remonte de Saint-Cyr qui, avec un dévouement admirable, remplissent le rôle d'infirmiers, ramassent des débris avec une pelle et les déposent sur un drap étendu à terre.

C'est un horrible mélange de boue noire, d'os calcinés, de lambeaux de vêtements, de débris de corsets. Le spectacle est lamentable.

### LA CATASTROPHE DU "PLUIVOSE"

## ENFIN, LE CERCUEIL DE FER LIÈRE SES VICTIMES

Le docteur Savidan, avec un dévouement inlassable poursuit la recherche des victimes. — Onze cadavres sont retirés, dans un état lamentable.

Calais, 19 juin. — Les prévisions sur la situation que le « Pluivoise » devait occuper après les opérations de samedi soir, se sont réalisées.

Le submersible repose actuellement sur un fond plat, avec une inclinaison de 10° environ dans le sens de la longueur.

Le pont émerge d'un bout à l'autre, sauf l'extrémité arrière qui reste submergée.

au-dessus du capot-avant, sont couverts d'un linoléum, puis placés par deux dans un canon qui les conduit dans l'antichambre du 4400<sup>e</sup> mortuaire, où a lieu le lavage, suivi de l'identification.

De temps à autre, le docteur Savidan, dans le courage est surhumain, ramasse pour mesurer l'air pur.

A chaque remontée de cadavre, le public

### LA CATASTROPHE DE VILLEPREUX

## Le mécanicien du train tamponneur responsable de l'accident

On retire à grand-peine des décombres les restes calcinés des victimes. — Scènes déchirantes. — Les responsabilités. — L'enquête judiciaire. — La reconnaissance des cadavres

Paris, 19 juin. — Voici des détails complets sur la catastrophe de Villepreux, dont nous avons parlé dimanche matin.

#### LA CATASTROPHE

Samedi soir, à cinq heures dix, le train 467, faisant le service Paris-Dreux, arrivait en gare de Villepreux-les-Clayes. Au moment du départ, le mécanicien s'aperçut qu'un accident à un tiroir de sa machine l'immobilisait jusqu'à l'arrivée d'une locomotive de secours aussitôt demandée à Versailles.

Les voyageurs, informés d'un retard de 40 minutes, descendirent sur le quai.

Pendant ce temps, le chef de gare donnait l'ordre de fermer tous les signaux, afin de couvrir l'arrivée du train.

Soudain, vers six heures, on entendit le sifflet puis le roulement d'un train arrivant à toute vapeur de la direction de Saint-Cyr. Le personnel de la gare ne s'inquiéta pas au premier instant, toutes les précautions ayant été prises, les signaux étant à l'arrêt.

Mais, quelques moments après, à 150 mètres de la station, où la voie fait un tournant rapide, l'express 477, parti de Paris-Invalides, à 5 h. 14 et se dirigeant vers Grandville, passant les deux kilomètres à l'heure, passa sur la voie même où se trouvait le train de Dreux en panne.

#### Terrible collision

Le chef de gare, M. Corif, se précipita au-dessus du convoi, fit des signaux désespérés. Déjà l'effroyable choc avait eu lieu au milieu d'un fracas épouvantable. Les quatre premiers wagons — des wagons de première classe de l'express et le wagon-restaurant du même train — étaient complètement détruits. Il en était de même du fourgon et des quatre wagons de queue du train tamponneur. L'avant de la locomotive du train tamponneur avait été projeté sur la gauche dans un champ et gisait sur le flanc; le tender était tombé de l'autre côté près de la maisonnette du garde-barrière. La voie ressemblait à des terres labourées; les rails, les traverses avaient été arrachés et lancés au loin.

#### Beaux traits de dévouement

Et de tout ce chaos indescriptible montaient des appels désespérés, des plaintes rauques : « Au secours! Je me meurs! Sauvez-moi! Pitié! Tuez-moi! »

Avec commencent des scènes admirables de sauvetage et de dévouement.

Un prêtre, l'abbé Henri Bignon, missionnaire apostolique à Passais-la-Clayes (Orne), qui se trouvait dans le train tamponneur, se multipliait auprès de chaque blessé, donnant l'absolution aux mourants. Des médecins qui se trouvaient, eux aussi, parmi les voyageurs, des infirmiers, des soldats, apportèrent leur secours, ainsi que le personnel de la gare et les habitants des villages voisins, accourus.

Dans la salle d'attente de la gare, transformée en dépôt mortuaire, on apportait des cadavres horriblement défigurés. Une salle voisine fut aménagée en poste d'ambulance provisoire. Après un pansement sommaire, les blessés étaient étendus sur des brancards, les uns sur des brancards, les autres sur des brancards, les uns sur des brancards, les autres sur des brancards.

#### L'INCENDIE

Mais bientôt il fallait interrompre les travaux de sauvetage. Du foyer de la locomotive émanait, des flammes avaient jailli et le feu se communiqua aux deux convois. L'incendie, maintenant, s'agitait avec une rapidité telle que les sauveteurs devaient reculer. Un quart d'heure plus tard, les deux trains brûlaient complètement.

Une pompe fut amenée du voisinage, les paysans s'alignèrent sur la route et firent la chaîne jusqu'au village de Clayes. Les pompiers de Versailles furent appelés.

Pas à peu, après plusieurs heures de lutte, le brasier diminua d'intensité, les flammes s'éteignirent. Mais, on resta encore longtemps avant de pouvoir explorer les décombres.

#### Les premiers secours

Des que la nouvelle de la catastrophe lui fut télégraphiée, M. Millerand, ministre des Travaux publics, accompagné de M. Porel, son chef de cabinet, se rendit sur les lieux. Il y arriva vers 11 heures.

### LISTE OFFICIELLE DES VICTIMES LUGUBRE STATISTIQUE

Au ministère des Travaux publics, on communique la liste suivante des victimes.

#### LES MORTS

Ils sont dix-huit : Dix seulement sont identifiés

Les morts sont : Mlle Dubreuil, chez M. Couret, à Montluçon; M. Worms de Romilly et son fils, âgé de six ans, de La Queue-les-Yvelines.

M. Gausgois, 162, boulevard Hausmann.

Une jeune femme qu'on croit être la fille de M. Gausgois.

Une femme Veurran, 50 ans.

Huit corps carbonisés dont la reconnaissance sera difficile sinon impossible.

MM. Georges Leblond, de La Queue-les-Yvelines; Lebour, 41, rue Mademoiselle, à Paris; et Karl Longuet, 20, rue Boulard, à Paris.

Ce qui porte à dix-sept le nombre des morts.

#### LES BLESSÉS

M. Largers, soldat à la 5e compagnie de remonte.

Mme et M. Kermarec, officier d'administration, 34, rue Cler, à Paris.

Mme Jung, femme d'un employé de préfecture, et son fils, contusions et brûlures.

M. Ledgère, commis d'enregistrement, rue de l'Oratoire, 42, à Puteaux, contusions.

M. Maugner, 42, rue Mademoiselle, à Paris, fracture du crâne (état inquiétant).

Six blessés sont restés hier à Paris par leurs propres moyens.

On pourra très activement les travaux de déblaiement et on espère au ministère des Travaux publics que la circulation pourra être rétablie cet après-midi vers deux heures, sur voie unique.

M. Millerand a visité, ce matin, les blessés.

Un ingénieur en chef et le secrétaire général du réseau des chemins de fer de l'Etat ont porté, ce matin, les condoléances aux familles des victimes à Paris; ils ont également visité les blessés.

### L'ENQUÊTE OFFICIELLE

Villepreux, 19 juin. — MM. Fabre de Parrel, procureur de la République, et Rosenfeld, juge d'instruction, qui étaient arrivés cette nuit sur le théâtre de la catastrophe, ont procédé aussitôt à l'enquête judiciaire. Ils se sont réunis ce matin, avec M. Autrand, préfet de Seine-et-Oise, et le secrétaire général de la Préfecture, MM. Ferdinand Dreyfus, sénateur, et Clémentel, député, qui sont sur les lieux de l'accident, assistaient à l'entretien.

Le procureur de la République a fait saisir et placer sous scellés l'appareil enregistreur de vitesse de la locomotive.

On a constaté qu'il enregistrait une vitesse de 102 kilomètres à l'heure.

Les magistrats ont établi que le personnel de la station de Villepreux avait pris la précaution réglementaire pour signaler, dans la direction de Paris, le stationnement en gare du train immobilisé.

Les signaux d'avance étaient faits, la voie était indiquée comme fermée à tout venant du côté de Versailles. Il apparaît donc que Leduc, le mécanicien du train tamponneur, a brûlé ces signaux, mais comme après avoir sauté de la machine avant le choc, il est parti affolé pour rejoindre à Argentan son centre de départ, ainsi que son chauffeur, le procureur de la République a fait télégraphier à cette ville pour que les deux hommes viennent immédiatement se mettre à sa disposition.

#### UNE DÉPÊCHE DE M. AUTRAND A M. BRIAND

D'autre part, M. Autrand, préfet de Seine-et-Oise, a adressé à M. Briand, ministre de l'Intérieur, président du Conseil, la dépêche suivante :

Nous avons le regret de vous informer que l'accident s'est produit alors que la voie était régulièrement ouverte par le disque avancé. Le mécanicien Leduc, sans tenir compte de ce signal, arriva à toute vitesse sur le train en stationnement. Un choc effroyable s'est produit. On évalue le nombre des morts à 18 et celui des blessés à 20.

### LE-HANGAR-OU-SONT TRANSPORTÉS-LES CADAVRES

Tous les capots sont découverts.

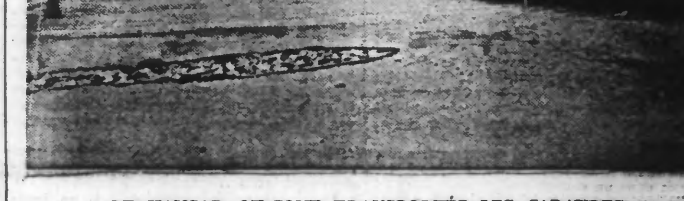
Ce matin, pendant toute la durée de la basse-mer, on a travaillé à étouper les fissures du pont et à rendre étanches les travaux de cimentage-précédents, afin d'être prêt, à la marée basse de ce soir, à aérer et à désinfecter le « Pluivoise » pour aller à l'intérieur chercher les cadavres.

Les mécaniciens ont placé sur le capot avant une nouvelle cheminée possédant une ouverture très large qui facilitera le passage

Sur le quai, de malheureux vêtements sont vent au moyen de jumelles la triste opération. On hisse, à 3 heures 40, le dix-septième cadavre, puis, dix minutes plus tard, le dix-huitième.

L'exploration continue. Un infirmier, plaçant momentanément le docteur Savidan, descend par le capot avant.

Il est 3 h. 55 quand on hisse le dix-huitième cadavre.



LE-HANGAR-OU-SONT TRANSPORTÉS-LES CADAVRES

### LA JOURNÉE DE DIMANCHE

#### Les travaux de sauvetage

Villepreux, 19 juin. — Les travaux de déblaiement de la voie s'opèrent bien lentement, malgré le dévouement du personnel de la Compagnie de l'Etat, mais les difficultés sont insurmontables.

Les haute fonctionnaires qui se trouvent sur les lieux de l'accident ont, à onze heures, accordé un repos aux ouvriers qui, sans relâche, travaillent avec acharnement sous un soleil très ardent et leur permettre de prendre un repas.

M. Millerand a visité, ce matin, les blessés.

Un ingénieur en chef et le secrétaire général du réseau des chemins de fer de l'Etat ont porté, ce matin, les condoléances aux familles des victimes à Paris; ils ont également visité les blessés.

### LES RESPONSABILITÉS

#### LE MÉCANICIEN TAMPONNEUR INTERROGÉ PAR LE MÉCANICIEN LEDUC

Versailles, 19 juin. — J'apprends que contrairement à ce que les premières dépêches annonçaient, le mécanicien Leduc, du train tamponneur, n'est pas fou.

Il a été interrogé par l'inspecteur général. Leduc a déclaré qu'au moment où il avait aperçu le train stationné, il n'en était plus qu'à 100 mètres.

C'est au même instant qu'il a vu que la voie était fermée et aperçut les gestes que les voyageurs lui faisaient.

S'il a franchi les signaux fermés, c'est qu'il était occupé à arranger le niveau d'eau de sa machine qui fonctionnait mal.

#### A LA GARE MONTPARNASSE

D'une enquête sommaire faite par le commissaire spécial de la gare Montparnasse, il résulte que la cause de la catastrophe est imputable au mécanicien Leduc du train tamponneur, qui a brûlé tous les signaux.

Comme conséquence de la catastrophe, une partie des quartiers de Paris, ont été privés de leur distribution de lettres.

### LES CADAVRES IDENTIFIÉS

Calais, 19 juin, 5 heures 15. — On est venu à identifier actuellement les cadavres des victimes suivantes :

Le Floch Claude, quartier-maître de charbonnier, célibataire, de Poteis (Finistère); Lemoine, quartier-maître torpilleur, de Pleurtuit (Ille-et-Vilaine), marié, père d'un enfant; Gras, deuxième maître-mécanicien torpilleur, marié, de Calais; Carbon, matelot cuisinier, célibataire, de Havre; Henry, quartier-maître mécanicien, marié, un enfant, de Paimpol, famille à Calais; Delpierré, quartier-maître mécanicien torpilleur, célibataire, de Calais; Betard, matelot torpilleur, célibataire, de Lantic (Côte-du-Nord); Gautier, matelot torpilleur-breveté, célibataire; Bréthon, quartier-maître mécanicien, de Conflans (Seine-et-Marne); Warin Georges, quartier-maître mécanicien, de Malakoff (Seine);

### LA CATASTROPHE DE VILLEPREUX

## Le mécanicien du train tamponneur responsable de l'accident

On retire à grand-peine des décombres les restes calcinés des victimes. — Scènes déchirantes. — Les responsabilités. — L'enquête judiciaire. — La reconnaissance des cadavres

Paris, 19 juin. — Voici des détails complets sur la catastrophe de Villepreux, dont nous avons parlé dimanche matin.

#### LA CATASTROPHE

Samedi soir, à cinq heures dix, le train 467, faisant le service Paris-Dreux, arrivait en gare de Villepreux-les-Clayes. Au moment du départ, le mécanicien s'aperçut qu'un accident à un tiroir de sa machine l'immobilisait jusqu'à l'arrivée d'une locomotive de secours aussitôt demandée à Versailles.

Les voyageurs, informés d'un retard de 40 minutes, descendirent sur le quai.

Pendant ce temps, le chef de gare donnait l'ordre de fermer tous les signaux, afin de couvrir l'arrivée du train.

Soudain, vers six heures, on entendit le sifflet puis le roulement d'un train arrivant à toute vapeur de la direction de Saint-Cyr. Le personnel de la gare ne s'inquiéta pas au premier instant, toutes les précautions ayant été prises, les signaux étant à l'arrêt.

Mais, quelques moments après, à 150 mètres de la station, où la voie fait un tournant rapide, l'express 477, parti de Paris-Invalides, à 5 h. 14 et se dirigeant vers Grandville, passant les deux kilomètres à l'heure, passa sur la voie même où se trouvait le train de Dreux en panne.

#### Terrible collision

Le chef de gare, M. Corif, se précipita au-dessus du convoi, fit des signaux désespérés. Déjà l'effroyable choc avait eu lieu au milieu d'un fracas épouvantable. Les quatre premiers wagons — des wagons de première classe de l'express et le wagon-restaurant du même train — étaient complètement détruits. Il en était de même du fourgon et des quatre wagons de queue du train tamponneur. L'avant de la locomotive du train tamponneur avait été projeté sur la gauche dans un champ et gisait sur le flanc; le tender était tombé de l'autre côté près de la maisonnette du garde-barrière. La voie ressemblait à des terres labourées; les rails, les traverses avaient été arrachés et lancés au loin.

#### Beaux traits de dévouement

Et de tout ce chaos indescriptible montaient des appels désespérés, des plaintes rauques : « Au secours! Je me meurs! Sauvez-moi! Pitié! Tuez-moi! »

Avec commencent des scènes admirables de sauvetage et de dévouement.

Un prêtre, l'abbé Henri Bignon, missionnaire apostolique à Passais-la-Clayes (Orne), qui se trouvait dans le train tamponneur, se multipliait auprès de chaque blessé, donnant l'absolution aux mourants. Des médecins qui se trouvaient, eux aussi, parmi les voyageurs, des infirmiers, des soldats, apportèrent leur secours, ainsi que le personnel de la gare et les habitants des villages voisins, accourus.

Dans la salle d'attente de la gare, transformée en dépôt mortuaire, on apportait des cadavres horriblement défigurés. Une salle voisine fut aménagée en poste d'ambulance provisoire. Après un pansement sommaire, les blessés étaient étendus sur des brancards, les uns sur des brancards, les autres sur des brancards, les uns sur des brancards, les autres sur des brancards.

#### L'INCENDIE

Mais bientôt il fallait interrompre les travaux de sauvetage. Du foyer de la locomotive émanait, des flammes avaient jailli et le feu se communiqua aux deux convois. L'incendie, maintenant, s'agitait avec une rapidité telle que les sauveteurs devaient reculer. Un quart d'heure plus tard, les deux trains brûlaient complètement.

Une pompe fut amenée du voisinage, les paysans s'alignèrent sur la route et firent la chaîne jusqu'au village de Clayes. Les pompiers de Versailles furent appelés.

Pas à peu, après plusieurs heures de lutte, le brasier diminua d'intensité, les flammes s'éteignirent. Mais, on resta encore longtemps avant de pouvoir explorer les décombres.

#### Les premiers secours

Des que la nouvelle de la catastrophe lui fut télégraphiée, M. Millerand, ministre des Travaux publics, accompagné de M. Porel, son chef de cabinet, se rendit sur les lieux. Il y arriva vers 11 heures.

### LA JOURNÉE DE DIMANCHE

#### Les travaux de sauvetage

Villepreux, 19 juin. — Les travaux de déblaiement de la voie s'opèrent bien lentement, malgré le dévouement du personnel de la Compagnie de l'Etat, mais les difficultés sont insurmontables.

Les haute fonctionnaires qui se trouvent sur les lieux de l'accident ont, à onze heures, accordé un repos aux ouvriers qui, sans relâche, travaillent avec acharnement sous un soleil très ardent et leur permettre de prendre un repas.

M. Millerand a visité, ce matin, les blessés.

Un ingénieur en chef et le secrétaire général du réseau des chemins de fer de l'Etat ont porté, ce matin, les condoléances aux familles des victimes à Paris; ils ont également visité les blessés.

### LES RESPONSABILITÉS

#### LE MÉCANICIEN TAMPONNEUR INTERROGÉ PAR LE MÉCANICIEN LEDUC

Versailles, 19 juin. — J'apprends que contrairement à ce que les premières dépêches annonçaient, le mécanicien Leduc, du train tamponneur, n'est pas fou.

Il a été interrogé par l'inspecteur général. Leduc a déclaré qu'au moment où il avait aperçu le train stationné, il n'en était plus qu'à 100 mètres.

C'est au même instant qu'il a vu que la voie était fermée et aperçut les gestes que les voyageurs lui faisaient.

S'il a franchi les signaux fermés, c'est qu'il était occupé à arranger le niveau d'eau de sa machine qui fonctionnait mal.

#### A LA GARE MONTPARNASSE

D'une enquête sommaire faite par le commissaire spécial de la gare Montparnasse, il résulte que la cause de la catastrophe est imputable au mécanicien Leduc du train tamponneur, qui a brûlé tous les signaux.

Comme conséquence de la catastrophe, une partie des quartiers de Paris, ont été privés de leur distribution de lettres.

### LES CADAVRES IDENTIFIÉS

Calais, 19 juin, 5 heures 15. — On est venu à identifier actuellement les cadavres des victimes suivantes :

Le Floch Claude, quartier-maître de charbonnier, célibataire, de Poteis (Finistère); Lemoine, quartier-maître torpilleur, de Pleurtuit (Ille-et-Vilaine), marié, père d'un enfant; Gras, deuxième maître-mécanicien torpilleur, marié, de Calais; Carbon, matelot cuisinier, célibataire, de Havre; Henry, quartier-maître mécanicien, marié, un enfant, de Paimpol, famille à Calais; Delpierré, quartier-maître mécanicien torpilleur, célibataire, de Calais; Betard, matelot torpilleur, célibataire, de Lantic (Côte-du-Nord); Gautier, matelot torpilleur-breveté, célibataire; Bréthon, quartier-maître mécanicien, de Conflans (Seine-et-Marne); Warin Georges, quartier-maître mécanicien, de Malakoff (Seine);

### LA CATASTROPHE DE VILLEPREUX

## Le mécanicien du train tamponneur responsable de l'accident

On retire à grand-peine des décombres les restes calcinés des victimes. — Scènes déchirantes. — Les responsabilités. — L'enquête judiciaire. — La reconnaissance des cadavres

Paris, 19 juin. — Voici des détails complets sur la catastrophe de Villepreux, dont nous avons parlé dimanche matin.

#### LA CATASTROPHE

Samedi soir, à cinq heures dix, le train 467, faisant le service Paris-Dreux, arrivait en gare de Villepreux-les-Clayes. Au moment du départ, le mécanicien s'aperçut qu'un accident à un tiroir de sa machine l'immobilisait jusqu'à l'arrivée d'une locomotive de secours aussitôt demandée à Versailles.

Les voyageurs, informés d'un retard de 40 minutes, descendirent sur le quai.

Pendant ce temps, le chef de gare donnait l'ordre de fermer tous les signaux, afin de couvrir l'arrivée du train.

Soudain, vers six heures, on entendit le sifflet puis le roulement d'un train arrivant à toute vapeur de la direction de Saint-Cyr. Le personnel de la gare ne s'inquiéta pas au premier instant, toutes les précautions ayant été prises, les signaux étant à l'arrêt.

Mais, quelques moments après, à 150 mètres de la station, où la voie fait un tournant rapide, l'express 477, parti de Paris-Invalides, à 5 h. 14 et se dirigeant vers Grandville, passant les deux kilomètres à l'heure, passa sur la voie même où se trouvait le train de Dreux en panne.

#### Terrible collision

Le chef de gare, M. Corif, se précipita au-dessus du convoi, fit des signaux désespérés. Déjà l'effroyable choc avait eu lieu au milieu d'un fracas épouvantable. Les quatre premiers wagons — des wagons de première classe de l'express et le wagon-restaurant du même train — étaient complètement détruits. Il en était de même du fourgon et des quatre wagons de queue du train tamponneur. L'avant de la locomotive du train tamponneur avait été projeté sur la gauche dans un champ et gisait sur le flanc; le tender était tombé de l'autre côté près de la maisonnette du garde-barrière. La voie ressemblait à des terres labourées; les rails, les traverses avaient été arrachés et lancés au loin.

#### Beaux traits de dévouement

Et de tout ce chaos indescriptible montaient des appels désespérés, des plaintes rauques : « Au secours! Je me meurs! Sauvez-moi! Pitié! Tuez-moi! »

Avec commencent des scènes admirables de sauvetage et de dévouement.

Un prêtre, l'abbé Henri Bignon, missionnaire apostolique à Passais-la-Clayes (Orne), qui se trouvait dans le train tamponneur, se multipliait auprès de chaque blessé, donnant l'absolution aux mourants. Des médecins qui se trouvaient, eux aussi, parmi les voyageurs, des infirmiers, des soldats, apportèrent leur secours, ainsi que le personnel de la gare et les habitants des villages voisins, accourus.

Dans la salle d'attente de la gare, transformée en dépôt mortuaire, on apportait des cadavres horriblement défigurés. Une salle voisine fut aménagée en poste d'ambulance provisoire. Après un pansement sommaire, les blessés étaient étendus sur des brancards, les uns sur des brancards, les autres sur des brancards, les uns sur des brancards, les autres sur des brancards.

#### L'INCENDIE

Mais bientôt il fallait interrompre les travaux de sauvetage. Du foyer de la locomotive émanait, des flammes avaient jailli et le feu se communiqua aux deux convois. L'incendie, maintenant, s'agitait avec une rapidité telle que les sauveteurs devaient reculer. Un quart d'heure plus tard, les deux trains brûlaient complètement.

Une pompe fut amenée du voisinage, les paysans s'alignèrent sur la route et firent la chaîne jusqu'au village de Clayes. Les pompiers de Versailles furent appelés.

Pas à peu, après plusieurs heures de lutte, le brasier diminua d'intensité, les flammes s'éteignirent. Mais, on resta encore longtemps avant de pouvoir explorer les décombres.

#### Les premiers secours

Des que la nouvelle de la catastrophe lui fut télégraphiée, M. Millerand, ministre des Travaux publics, accompagné de M. Porel, son chef de cabinet, se rendit sur les lieux. Il y arriva vers 11 heures.

### LA JOURNÉE DE DIMANCHE

#### Les travaux de sauvetage

Villepreux, 19 juin. — Les travaux de déblaiement de la voie s'opèrent bien lentement, malgré le dévouement du personnel de la Compagnie de l'Etat, mais les difficultés sont insurmontables.

Les haute fonctionnaires qui se trouvent sur les lieux de l'accident ont, à onze heures, accordé un repos aux ouvriers qui, sans relâche, travaillent avec acharnement sous un soleil très ardent et leur permettre de prendre un repas.

M. Millerand a visité, ce matin, les blessés.

Un ingénieur en chef et le secrétaire général du réseau des chemins de fer de l'Etat ont porté, ce matin, les condoléances aux familles des victimes à Paris; ils ont également visité les blessés.

### LES RESPONSABILITÉS

#### LE MÉCANICIEN TAMPONNEUR INTERROGÉ PAR LE MÉCANICIEN LEDUC

Versailles, 19 juin. — J'apprends que contrairement à ce que les premières dépêches annonçaient, le mécanicien Leduc, du train tamponneur, n'est pas fou.

Il a été interrogé par l'inspecteur général. Leduc a déclaré qu'au moment où il avait aperçu le train stationné, il n'en était plus qu'à 100 mètres.

C'est au même instant qu'il a vu que la voie était fermée et aperçut les gestes que les voyageurs lui faisaient.

S'il a franchi les signaux fermés, c'est qu'il était occupé à arranger le niveau d'eau de sa machine qui fonctionnait mal.

#### A LA GARE MONTPARNASSE

D'une enquête sommaire faite par le commissaire spécial de la gare Montparnasse, il résulte que la cause de la catastrophe est imputable au mécanicien Leduc du train tamponneur, qui a brûlé tous les signaux.

Comme conséquence de la catastrophe, une partie des quartiers de Paris, ont été privés de leur distribution de lettres.

### LES CADAVRES IDENTIFIÉS

Calais, 19 juin, 5 heures 15. — On est venu à identifier actuellement les cadavres des victimes suivantes :

Le Floch Claude, quartier-maître de charbonnier, célibataire, de Poteis (Finistère); Lemoine, quartier-maître torpilleur, de Pleurtuit (Ille-et-Vilaine), marié, père d'un enfant; Gras, deuxième maître-mécanicien torpilleur, marié, de Calais; Carbon, matelot cuisinier, célibataire, de Havre; Henry, quartier-maître mécanicien, marié, un enfant, de Paimpol, famille à Calais; Delpierré, quartier-maître mécanicien torpilleur, célibataire, de Calais; Betard, matelot torpilleur, célibataire, de Lantic (Côte-du-Nord); Gautier, matelot torpilleur-breveté, célibataire; Bréthon, quartier-maître mécanicien, de Conflans (Seine-et-Marne); Warin Georges, quartier-maître mécanicien, de Malakoff (Seine);

### LA CATASTROPHE DE VILLEPREUX

## Le mécanicien du train tamponneur responsable de l'accident

On retire à grand-peine des décombres les restes calcinés des victimes. — Scènes déchirantes. — Les responsabilités. — L'enquête judiciaire. — La reconnaissance des cadavres

Paris, 19 juin. — Voici des détails complets sur la catastrophe de Villepreux, dont nous avons parlé dimanche matin.

#### LA CATASTROPHE

Samedi soir, à cinq heures dix, le train 467, faisant le service Paris-Dreux, arrivait en gare de Villepreux-les-Clayes. Au moment du départ, le mécanicien s'aperçut qu'un accident à un tiroir de sa machine l'immobilisait jusqu'à l'arrivée d'une locomotive de secours aussitôt demandée à Versailles.

Les voyageurs, informés d'un retard de 40 minutes, descendirent sur le quai.

Pendant ce temps, le chef de gare donnait l'ordre de fermer tous les signaux, afin de couvrir l'arrivée du train.

Soudain, vers six heures, on entendit le sifflet puis le roulement d'un train arrivant à toute vapeur de la direction de Saint-Cyr. Le personnel de la gare ne s'inquiéta pas au premier instant, toutes les précautions ayant été prises, les signaux étant à l'arrêt.

Mais, quelques moments après, à 150 mètres de la station, où la voie fait un tournant rapide, l'express 477, parti de Paris-Invalides, à 5 h. 14 et se dirigeant vers Grandville, passant les deux kilomètres à l'heure, passa sur la voie même où se trouvait le train de Dreux en panne.

#### Terrible collision

Le chef de gare, M. Corif, se précipita au-dessus du convoi, fit des signaux désespérés. Déjà l'effroyable choc avait eu lieu au milieu d'un fracas épouvantable. Les quatre premiers wagons — des wagons de première classe de l'express et le wagon-restaurant du même train — étaient complètement détruits. Il en était de même du fourgon et des quatre wagons de queue du train tamponneur. L'avant de la locomotive du train tamponneur avait été projeté sur la gauche dans un champ et gisait sur le flanc; le tender était tombé de l'autre côté près de la maisonnette du garde-barrière. La voie ressemblait à des terres labourées; les rails, les traverses avaient été arrachés et lancés au loin.

#### Beaux traits de dévouement

Et de tout ce chaos indescriptible montaient des appels désespérés, des plaintes rauques : « Au secours! Je me meurs! Sauvez-moi! Pitié! Tuez-moi! »

Avec commencent des scènes admirables de sauvetage et de dévouement.

Un prêtre, l'abbé Henri Bignon, missionnaire apostolique à Passais-la-Clayes (Orne), qui se trouvait dans le train tamponneur, se multipliait auprès de chaque blessé, donnant l'absolution aux mourants. Des médecins qui se trouvaient, eux aussi, parmi les voyageurs, des infirmiers, des soldats, apportèrent leur secours, ainsi que le personnel de la gare et les habitants des villages voisins, accourus.

Dans la salle d'attente de la gare, transformée en dépôt mortuaire, on apportait des cadavres horriblement défigurés. Une salle voisine fut aménagée en poste d'ambulance provisoire. Après un pansement sommaire, les blessés étaient étendus sur des brancards, les uns sur des brancards, les autres sur des brancards, les uns sur des brancards, les autres sur des brancards.

#### L'INCENDIE

Mais bientôt il fallait interrompre les travaux de sauvetage. Du foyer de la locomotive émanait, des flammes avaient jailli et le feu se communiqua aux deux convois. L'incendie, maintenant, s'agitait avec une rapidité telle que les sauveteurs devaient reculer. Un quart d'heure plus tard, les deux trains brûlaient complètement.

Une pompe fut amenée du voisinage, les paysans s'alignèrent sur la route et firent la chaîne jusqu'au village de Clayes. Les pompiers de Versailles furent appelés.

Pas à peu, après plusieurs heures de lutte, le brasier diminua d'intensité, les flammes s'éteignirent. Mais, on resta encore longtemps avant de pouvoir explorer les décombres.

#### Les premiers secours

Des que la nouvelle de la catastrophe lui fut télégraphiée, M. Millerand, ministre des Travaux publics, accompagné de M. Porel, son chef de cabinet, se rendit sur les lieux. Il y arriva vers 11 heures.

### LA JOURNÉE DE DIMANCHE

#### Les travaux de sauvetage

Villepreux, 19 juin. — Les travaux de déblaiement de la voie s'opèrent bien lentement, malgré le dévouement du personnel de la Compagnie de l'Etat, mais les difficultés sont insurmontables.

Les haute fonctionnaires qui se trouvent sur les lieux de l'accident ont, à onze heures, accordé un repos aux ouvriers qui, sans relâche, travaillent avec acharnement sous un soleil très ardent et leur permettre de prendre un repas.

M. Millerand a visité, ce matin, les blessés.

Un ingénieur en chef et le secrétaire général du réseau des chemins de fer de l'Etat ont porté, ce matin, les condoléances aux familles des victimes à Paris; ils ont également visité les blessés.

### LES RESPONSABILITÉS

#### LE MÉCANICIEN TAMPONNEUR INTERROGÉ PAR LE MÉCANICIEN LEDUC

Versailles, 19 juin. — J'apprends que contrairement à ce que les premières dépêches annonçaient, le mécanicien Leduc, du train tamponneur, n'est pas fou.

Il a été interrogé par l'inspecteur général. Leduc a déclaré qu'au moment où il avait aperçu le train stationné, il n'en était plus qu'à 100 mètres.

C'est au même instant qu'il a vu que la voie était fermée et aperçut les gestes que les voyageurs lui faisaient.

S'il a franchi les signaux fermés, c'est qu'il était occupé à arranger le niveau d'eau de sa machine qui fonctionnait mal.

#### A LA GARE MONTPARNASSE

D'une enquête sommaire faite par le commissaire spécial de la gare Montparnasse, il résulte que la cause de la catastrophe est imputable au mécanicien Leduc du train tamponneur, qui a brûlé tous les signaux.

Comme conséquence de la catastrophe, une partie des quartiers de Paris, ont été privés de leur distribution de lettres.

### LES CADAVRES IDENTIFIÉS

Calais, 19 juin, 5 heures 15. — On est venu à identifier actuellement les cadavres des victimes suivantes :

Le Floch Claude, quartier-maître de charbonnier, célibataire, de Poteis (Finistère); Lemoine, quartier-maître torpilleur, de Pleurtuit (Ille-et-Vilaine), marié, père d'un enfant; Gras, deuxième maître-mécanicien torpilleur, marié, de Calais; Carbon, matelot cuisinier, célibataire, de Havre; Henry, quartier-maître mécanicien, marié, un enfant, de Paimpol, famille à Calais; Delpierré, quartier-maître mécanicien torpilleur, célibataire, de Calais; Betard, matelot torpilleur, célibataire, de Lantic (Côte-du-Nord); Gautier, matelot torpilleur-breveté, célibataire; Bréthon, quartier-maître mécanicien, de Conflans (Seine-et-Marne); Warin Georges, quartier-maître mécanicien, de Malakoff (Seine);

### LA CATASTROPHE DE VILLEPREUX

## Le mécanicien du train tamponneur responsable de l'accident

On retire à grand-peine des décombres les restes calcinés des victimes. — Scènes déchirantes. — Les responsabilités. — L'enquête judiciaire. — La reconnaissance des cadavres

Paris, 19 juin. — Voici des détails complets sur la catastrophe de Villepreux, dont nous avons parlé dimanche matin.

#### LA CATASTROPHE

Samedi soir, à cinq heures dix, le train 467, faisant le service Paris-Dreux, arrivait en gare de Villepreux-les-Clayes. Au moment du départ, le mécanicien s'aperçut qu'un accident à un tiroir de sa machine l'immobilisait jusqu'à l'arrivée d'une locomotive de secours aussitôt demandée à Versailles.

Les voyageurs, informés d'un retard de 40 minutes, descendirent sur le quai.

Pendant ce temps, le chef de gare donnait l'ordre de fermer tous les signaux, afin de couvrir l'arrivée du train.

Soudain, vers six heures, on entendit le sifflet puis le roulement d'un train arrivant à toute vapeur de la direction de Saint-Cyr. Le personnel de la gare ne s'inquiéta pas au premier instant, toutes les précautions ayant été prises, les signaux étant à l'arrêt.

Mais, quelques moments après, à 150 mètres de la station, où la voie fait un tournant rapide, l'express 477, parti de Paris-Invalides, à 5 h. 14 et se dirigeant vers Grandville, passant les deux kilomètres à l'heure, passa sur la voie même où se trouvait le train de Dreux en panne.

#### Terrible collision

Le chef de gare, M. Corif, se précipita au-dessus du convoi, fit des signaux désespérés. Déjà l'effroyable choc avait eu lieu au milieu d'un fracas épouvantable. Les quatre premiers wagons — des wagons de première classe de l'express et le wagon-restaurant du même train — étaient complètement détruits. Il en était de même du fourgon et des quatre wagons de queue du train tamponneur. L'avant de la locomotive du train tamponneur avait été projeté sur la gauche dans un champ et gisait sur le flanc; le tender était tombé de l'autre côté près de la maisonnette du garde-barrière. La voie ressemblait à des terres labourées; les rails, les traverses avaient été arrachés et lancés au loin.

#### Beaux traits de dévouement

Et de tout ce chaos indescriptible montaient des appels désespérés, des plaintes rauques : « Au secours! Je me meurs! Sauvez-moi! Pitié! Tuez-moi! »

Avec commencent des scènes admirables de sauvetage et de dévouement.

Un prêtre, l'abbé Henri Bignon, missionnaire apostolique à Passais-la-Clayes (Orne), qui se trouvait dans le train tamponneur, se multipliait auprès de chaque blessé, donnant l'absolution aux mourants. Des médecins qui se trouvaient, eux aussi, parmi les voyageurs, des infirmiers, des soldats, apportèrent leur secours, ainsi que le personnel de la gare et les habitants des villages voisins, accourus.

Dans la salle d'attente de la gare, transformée en dépôt mortuaire, on apportait des cadavres horriblement défigurés. Une salle voisine fut aménagée en poste d'ambulance provisoire. Après un pansement sommaire, les blessés étaient étendus sur des brancards, les uns sur des brancards, les autres sur