

GAZETTE DES TRIBUNAUX

JOURNAL DE JURISPRUDENCE ET DES DEBATS JUDICIAIRES.

LE PRIX DE L'ABONNEMENT EST DE :

16 fr. pour trois mois, 36 fr. pour six mois, 72 fr. pour l'année.

FEUILLE D'ANNONCES LEGALES.

ON S'ABONNE A PARIS,

RUE DE HARLAY-DU-PALAIS, N° 2, au coin du quai de l'Horloge.

(Les lettres et paquets doivent être affranchis.)

JUSTICE CRIMINELLE

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE PARIS (7^e chambre).

(Présidence de M. Perrot de Chézelles.)

Audience du 24 novembre.

AFFAIRE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE GAUCHE. (Voir la Gazette des Tribunaux des 22, 23 et 24 novembre.)

L'audience est ouverte à onze heures.

M. Masson, avocat, déclare intervenir au nom d'un sieur Gaux, menuisier, blessé, et conclure en son nom à 300 fr. de dommages-intérêts.

M. le président : Le sieur Gaux est-il présent ?

M. Gaux se présente. Il déclare exercer la profession de menuisier, rue Princesse.

M. le président : Où avez-vous été blessé ?

M. Gaux : J'ai été grièvement blessé au genou; j'ai eu de plus les reins contusionnés. J'apporte des certificats.

D. Avez-vous été entendu comme témoin dans l'instruction ? — R. Je me suis présenté chez M. le juge-d'instruction Desmottiers, et j'ai été entendu par lui.

M. le président : Quels sont les dommages-intérêts que vous réclamez ?

M. Masson : M. Gaux réclame 300 fr.

M. Bethmont : A la fin de l'audience d'hier, le Tribunal a entendu la déposition du sieur Carbon qui s'est expliqué sur le Mathieu-Murray, sur ses vices et ses qualités; qui a parlé aussi du jugement que portait Georges sur cette machine. Or, lorsque je me retirais de l'audience, un monsieur, qui m'a dit s'appeler M. de Vautravers, s'est approché de moi et m'a parlé sur ce que le témoin Carbon venait de dire de la machine et de Georges. Ce monsieur paraissait fort exalté; il m'a dit que je devrais bien le faire entendre, et il m'a affirmé qu'il y avait de bien grandes erreurs dans ce qu'on avait dit. Je l'ai écouté comme nous écoutons tous les renseignements qui viennent à nous. Il serait peut-être utile que le Tribunal voulût bien entendre ce monsieur de Vautravers s'il est ici présent. Il m'a dit qu'il viendrait ici ce matin. Il a ajouté que, comme architecte, il avait fait beaucoup de travaux pour le chemin de fer; qu'il l'avait bien des fois parcouru sur le Mathieu-Murray avec Georges, et qu'il avait des renseignements importants à donner.

M. Liouville : Je dirai d'abord que ce n'est guère là le mode en usage pour faire entendre des témoins. Cependant nous ne nous opposons pas du tout à ce que le Tribunal entende M. de Vautravers.

M. Jules Favre : Nous nous y opposons d'autant moins que M. Bethmont a eu la loyale précaution de nous dire que c'était un témoin passionné, exalté, qu'il voulait faire entendre.

M. Bethmont : Il ne faut pas abuser de mes paroles. Ce monsieur m'a dit : Je suis indigné d'entendre ainsi mentir...

M. Liouville : Encore mieux ! Le Tribunal appréciera.

M. Bethmont : Bien certainement, et je ne demande pas autre chose, nous autres avocats, nous sommes heureux que tous ces détails-là nous arrivent.

M. le président, à l'audientier : Appelez M. Vautravers.

M. Vautravers ne répond pas à l'appel.

M. le président : M. Bethmont, si vous voyiez votre témoin dans le cours de l'audience, avertissez-en le Tribunal.

M. Bethmont : La difficulté est que je ne le reconnaitrais pas, je ne lui ai parlé qu'hier en descendant les escaliers, et il était nuit close.

L'audience des témoins continue.

M. Fauville, cantonnier au chemin de fer : J'ai vu arriver le convoi. A la borne 8, l'essieu du Mathieu-Murray a cassé, il est tombé aux Trois-Arbres.

D. Quelles étaient vos fonctions au chemin de fer ? — R. C'est moi qui signalais l'arrivée du convoi sur la ligne.

D. De quel train marchait le convoi ? — R. Il marchait comme un convoi ordinaire, comme un convoi direct.

D. Allait-il trop vite ? — R. Non, il n'allait pas trop vite.

D. Savez-vous au juste à quelle distance le Mathieu-Murray a déraillé ? — A 20 ou 22 mètres de la borne 8.

D. Savez-vous si c'est au moment où l'essieu a cassé que la machine a déraillé ? — R. Je n'en sais rien; tout ce que je sais, c'est que le convoi a déraillé à 22 mètres de la borne 8.

D. Savez-vous si le Mathieu-Murray passait pour une bonne machine ? — R. Elle passait pour être rétive; mais elle marchait bien. On l'a employée pendant tout l'hiver aux travaux de terrassement; elle s'est bien conduite.

D. Vous avez dit qu'elle était rétive. — R. C'était toujours à son tour à travailler.

M. Liouville : Le témoin ne veut-il pas dire, que, comme le Mathieu-Murray était rétif, on l'employait de préférence aux travaux de terrassement ? C'est, au reste, ce qui est prouvé.

M. Bethmont : Par quoi ?

M. Liouville : Je veux dire : c'est ce que nous prétendons être prouvé.

M. le président au témoin : Avez-vous d'autres explications à nous donner sur ce mot rétif que vous avez employé ?

Le témoin : Non.

D. Que savez-vous de plus ? — R. J'ai porté secours autant que j'ai pu. C'est moi qui ai relevé M. de Milhau, mon chef; je l'ai porté sur mon dos jusqu'à l'ambulance.

M. l'avocat du Roi : Ainsi, vous déclarez avoir vu l'essieu tomber, aux trois petits arbres ? — R. Oui, Monsieur.

M. Bethmont : Ceci est bien important; ils existent encore ces trois petits arbres, et cela peut servir à rectifier bien des erreurs.

Une discussion assez longue s'engage ici pour préciser de nouveau contradictoirement avec le témoin le lieu où est tombé l'essieu.

Je ne peux pas vous dire le fin noeud, répond en terminant le témoin, mais j'ai vu l'essieu tomber à l'endroit où il y a trois petits arbres.

M. Laurent Méjan, armateur, consul-général de Suède et de Norvège : Je me trouvais le 8 mai dernier à Sévres. Au bruit de l'événement nous nous portâmes sur le lieu, où déjà on ne voyait plus que des débris. Je n'oublierai jamais l'impression terrible que j'ai reçue de ce spectacle. J'ai vu bien des champs de bataille dans ma vie, mais rien n'a fait autant de mal.

Plus tard, je fus mandé chez M. le juge d'instruction, et j'attribuai, dans ma déposition, à l'ingénieur Perdonnet, un propos que je suis bien sûr aujourd'hui qu'il n'a pas tenu. Voici comment cela est arrivé : je vois beaucoup d'ingénieurs, j'en reçois chez moi, et un jour, entre autres, qu'on parlait dans mon cabinet de l'événement du chemin de fer, chacun des assistants donnait son opinion. J'ai fait confusion, et dans ma déclaration, rapportant l'avis donné en ce moment par M. Perdonnet, je

lui ai fait tenir un langage tout autre que celui qu'il a tenu. Je connais M. Perdonnet depuis son enfance, j'ai été de tout temps très lié avec sa famille, et sa dénégation m'a suffi pour être convaincu qu'il n'a pas pu tenir le langage que je lui ai prêté devant M. le juge d'instruction. M. Perdonnet a fait plus que nier, il m'a prouvé qu'il n'avait pas pu tenir ce propos, puisque les devis qu'il présentait dans un rapport pour l'exploitation du chemin de fer, prouvent qu'il était convaincu qu'avec quatre ou seize machines le chemin de fer de Versailles pourrait suffire au transport de 1,300,000 voyageurs. M. Perdonnet m'a adressé une lettre à ce sujet, et j'ai aujourd'hui la certitude que le propos que je lui ai prêté a été tenu par un autre ingénieur.

M. le président : Quel était ce propos ?

M. Méjan : Je disais que M. Perdonnet avait dit en ma présence que le nombre des machines de la rive droite était insuffisant, qu'il faudrait au moins trente machines pour ce service. Or, ce n'est évidemment pas M. Perdonnet qui a dit cela. Je tiens, je déclare M. Perdonnet pour l'homme le plus loyal qui soit au monde, et ce n'est pas lui qui a dit qu'il faudrait trente machines, parce qu'il était de toute nécessité que les machines se reposassent comme les chevaux.

D. Savez-vous quelle était la réputation du Mathieu-Murray ? — R. J'ai oui dire dans le pays que sa réputation n'était pas très bonne.

D. N'avez-vous pas dit dans l'instruction qu'après l'événement on disait qu'il était de notoriété publique à Bellevue que le Mathieu-Murray était une mauvaise machine ? — R. J'ai déposé qu'on disait que le Mathieu-Murray ne pouvait être montée que par Georges, et que celui-ci ne la montait jamais sans un certain sentiment de prévention.

D. Que disait-on de Georges en particulier ? — R. On disait que c'était un excellent mécanicien, entièrement dévoué à la compagnie. On ajoutait que toutes les fois qu'en marchant il apercevait la rive droite, dont le chemin est visible sur un point, dans les environs de Bellevue, il n'était pas maître de lui; que cette vue lui montait la tête; qu'il était exalté.

D. Disait-on que Georges avait plus d'une fois donné son avis sur le Mathieu-Murray ? — R. Georges disait qu'on avait des préventions sur le Mathieu-Murray; cela ne prouve qu'une chose, c'est qu'on disait bien des choses à Bellevue.

M. l'avocat du Roi donne lecture de la déposition du témoin dans l'instruction. Elle était beaucoup plus explicite et plus formelle sur les défauts du Mathieu-Murray et les inquiétudes qu'il inspirait à Georges. Le témoin attribue à M. Perdonnet le propos qu'il attribue aujourd'hui à un autre ingénieur qu'il ne peut positivement désigner.

M. Perdonnet, ingénieur : Le 8 mai, j'arrivai à la gare du chemin de fer de Versailles entre neuf et dix heures du matin. J'y venais pour offrir mes services à titre purement officieux, car je n'étais plus attaché à ce chemin depuis environ dix mois.

» Vers onze heures je fis un premier voyage à Versailles; à deux heures je revins de Versailles et remontai sur le Mathieu-Murray. Dans ce trajet de deux heures, de Versailles à Paris, le Mathieu-Murray était attelé avec deux autres machines plus puissantes que lui. Il était placé entre ces deux machines. Le mécanicien Dupin, qui montait à ce voyage une des deux grosses machines, a appelé M. Bricogne et lui a dit qu'il faudrait changer le Mathieu-Murray de place, et le mettre en tête. M. Bricogne a cru devoir faire droit à cette observation; il s'est conformé aux désirs du mécanicien, et le Mathieu-Murray a été placé en tête des deux grosses machines; je l'ai approuvé. En effet, dans ces occasions-là on place toujours la petite machine en tête des autres. Cela se pratique ainsi en Angleterre, en Belgique, et partout : cela vaut mieux; c'est mon opinion.

M. le président : Etes-vous sûr que ce soit Dupin qui ait fait cette observation ? — R. Je suis parfaitement sûr que c'est Dupin qui l'a dit.

D. Ce ne serait pas Georges ? — R. Non, Monsieur.

M. l'avocat du Roi : Qui avait placé d'abord le Mathieu-Murray entre les deux autres machines ? — R. Je n'en sais rien. C'est un ordre qu'on suit par numéro de liste; les mécaniciens indiquent ensuite l'ordre des machines. Georges est monté sur le Mathieu-Murray, je suis monté à côté de lui; il n'a fait aucune observation.

M. le président : Je dois placer ici une observation qui sans doute a peu d'importance pour l'objet qui nous occupe; mais la famille Dupin a l'intention de se constituer partie civile aux débats.

M. Bethmont : Nous n'en avons jusqu'ici aucune nouvelle.

M. le président : On s'est présenté chez moi à cet effet; on m'a demandé quelle marche on avait à suivre. Je n'ai pas besoin, je pense, d'ajouter que je n'ai donné aucun conseil.

M. Perdonnet, continuant : Georges ne manifestait aucune inquiétude, je puis l'assurer; je puis le déclarer sous serment, il ne m'a pas exprimé la moindre inquiétude ni en partant ni pendant la route.

» Je puis même ajouter qu'il n'en éprouvait aucune; Georges m'était très attaché, et je suis convaincu que s'il avait cru qu'il y eût le moindre danger, il me l'eût dit. De mon côté, n'étant pas obligé par devoir de monter sur le Mathieu-Murray, n'ayant pas de raison de m'exposer à un danger quelconque, je n'aurais pas fait ce voyage, ou je l'aurais fait sur l'une des deux autres machines, ou je serais parti plus tard.

» Je me suis donc rendu à Versailles, par le convoi parti de Paris à deux heures et demie; je suis resté à Versailles jusqu'à sept heures moins un quart; j'ai vu partir le convoi de cinq heures et demie, celui de six heures et celui de six heures et demie. A sept heures moins un quart nous n'avions encore aucune nouvelle de l'accident. Cependant, ne voyant pas revenir les convois de Paris, nous supposâmes qu'il était arrivé quelque chose. M. Bourgeois et moi nous montâmes sur une machine et nous partîmes. Nous arrivâmes ainsi jusqu'à Sévres, sans soupçonner le moindre accident.

» Je restai sur le lieu du sinistre jusqu'à onze heures du soir, et je repartis alors pour Paris dans le convoi qui transportait les cadavres.

D. A quelle cause attribuez-vous l'accident ? — R. A la rupture de l'essieu; mais je ne sais pas quand cette rupture a eu lieu.

D. N'avez-vous pas dit que la machine était fatiguée par les passages de niveau ? — R. J'ai dit le contraire; il est certain que la machine, en passant sur les passages de niveau, reçoit toujours un petit choc; mais l'essieu du Mathieu-Murray n'a pas dû souffrir plus que ceux des autres.

D. Pensez-vous que si l'attelage eût été composé autrement, que si la machine le Mathieu-Murray eût été placée la seconde, l'accident ne serait pas arrivé ? — R. Il est certain que la rupture de son essieu eût eu, dans ce cas, des conséquences moins graves.

D. Pensez-vous, si l'Eclair eût eu son essieu cassé alors qu'elle eût été placée en tête, que l'accident eût été le même ? — R. Sans contredit.

D. Est-ce que dans ce cas, l'Eclair ayant six roues, aurait fléchi de même, et n'aurait pas été soutenue sur ses deux autres essieux et sur ses quatre roues ? — R. Les résultats de la rupture eussent été les mêmes, parce que le centre de gravité de la machine à six roues n'est pas au milieu.

D. Pourquoi a-t-on attelé deux machines au lieu d'une seule ? — R.

C'est parce que ce convoi était considérable; deux machines n'étaient pas nécessaires pour traîner le convoi à la descente; une des machines eût bien certainement suffi, la seconde n'était donc nécessaire que pour arrêter.

D. Vous avez dit dans l'instruction qu'une seconde machine était nécessaire pour ramener les convois à Versailles. — R. J'ai dû dire en effet que de toute manière il fallait ramener les wagons à Versailles. Mais j'ai dû donner d'autres motifs, et entre autres, celui de pouvoir arrêter la marche. Ce second motif est, à mon avis, le plus puissant; je l'ai donné à l'Académie des sciences, à laquelle j'ai fait un rapport.

D. Qu'avez-vous à dire sur le matériel ? Était-il suffisant ? — R. Dans mes devis dressés avant l'ouverture du chemin, j'ai dit que dix-huit machines étaient nécessaires pour transporter 1,300,000 voyageurs. Or, le chemin de Versailles (rive gauche) n'a jamais à transporter 1,300,000 voyageurs. C'est donc à tort que M. Méjan, dans sa déposition, a déclaré que j'avais dit que le matériel était insuffisant.

M. le président : Cela a été attesté aussi dans l'instruction par M. Féline, témoin que nous allons entendre après vous. — R. M. Féline est cousin de M. Méjan. Quoi qu'il en soit, un devis signé de moi prouve mieux mon opinion qu'une conversation rapportée. Or, ce devis signé de moi était fait avant que le chemin fût ouvert. Je pensais alors que dix-huit machines suffisaient pour transporter 1,300,000 voyageurs, et je ne sais pas si le chemin de fer en a transporté 4 million.

M. Marguerite : Il en a transporté plus d'un million.

M. l'avocat du Roi : Le travail qu'on peut exiger d'une locomotive n'a-t-il pas des bornes ? — R. En général, il est reconnu que pour être conservée en bon état, une machine ne doit faire que de 70 à 80 kilomètres par jour; mais cela n'est pas une règle absolue, car en Angleterre les machines font jusqu'à 120 et 130 kilomètres par jour sans inconvénient.

D. Savez-vous si le Mathieu-Murray avait été visité, si on ne reconnaissait pas en lui quelques défauts ? — R. Le mécanicien Georges l'avait bien certainement visité; il n'y manquait jamais. C'était un homme fort habile à reconnaître les plus petits défauts dans une machine; aussi jamais machine, le Mathieu-Murray comme les autres, n'a été mieux conduite que par Georges. C'était un homme très courageux et fort habile. Il tenait beaucoup à conduire le Mathieu-Murray; c'est lui qui l'avait baptisé du nom du beau-père de M. Jackson, son constructeur. Il l'affectionnait particulièrement et ne la redoutait pas; bien loin de là, il l'affectionnait véritablement, je le répète. Vous pouvez voir ce qu'il en disait à M. Arnould, auquel on voulait la vendre.

Interrogé sur la vitesse relative possible de deux machines, l'une grande, l'autre petite, le témoin répond qu'il n'y a rien d'absolu sur ce point. Une petite machine sans charge peut aller plus vite qu'une grosse machine également sans charge. Ainsi, on a vu des modèles de la dimension de ceux qui sont sous les yeux du Tribunal aller avec une vitesse de 13, 20 et 25 lieues par heure. Une petite machine à charge égale ira moins vite qu'une grosse; mais jamais une grosse machine avec sa charge ne pourra rattraper et pousser une petite machine placée devant elle, car alors la petite machine ne traînerait plus rien reprendrait la vitesse qu'elle a quand elle est isolée, et devancerait toujours la grosse machine. Dans ce cas-là une petite machine est comme un petit cheval courant devant un grand.

M. l'avocat du Roi : Dans l'espèce, le convoi était de dix-sept wagons; le Mathieu-Murray pouvait-il aller aussi vite que l'Eclair ? — R. Certainement.

D. L'Eclair pouvait-il rattraper le Mathieu-Murray et le pousser par derrière ? — R. Cela est de toute impossibilité, à moins que le Mathieu-Murray, placé devant, eût cessé entièrement de fonctionner.

D. Quelle pouvait être la vitesse du Mathieu-Murray, marchant sans charge, à la descente ? — R. Elle pouvait être de douze à quinze lieues par heure à la descente. Cette vitesse est en grande partie indépendante de sa force, car on peut descendre de Versailles sans vapeur. J'ai assisté à une expérience où se trouvaient aussi MM. Bethmont et Petiet, et nous sommes descendus sans aucune vapeur jusqu'à Clamart. La vitesse allait toujours en diminuant.

M. Henry : On faisait encore six kilomètres à l'heure.

M. Perdonnet : Comme à Clamart nous avions un convoi derrière nous, nous avons fait usage de la vapeur pour venir à Paris.

M. le président : N'avez-vous pas indiqué, dans l'instruction, qu'il fallait changer quelque chose à certaines machines, les essieux par exemple ? qu'il fallait faire des réparations ? — R. J'ai pu dire qu'il fallait changer des essieux, mais seulement quand ils se briseraient. Je n'ai pas voulu dire qu'il y avait des réparations indispensables à faire. C'est pour cela que nous avons fait venir des roues et des essieux. Les roues, même, sont restées à la douane; elles sont à notre disposition.

D. Ainsi, il n'y avait rien d'urgent ? — R. Rien absolument. Dans tout cela j'ai parlé en ingénieur, connaissant parfaitement la matière en général, et l'espèce particulière du chemin de fer. C'est pour cela qu'il faut consulter en ces sortes de choses, des ingénieurs qui ont construit des locomotives, qui les ont fait marcher, mais non pas M. Lebas, qui, homme fort distingué d'ailleurs, ne s'en est jamais occupé.

M. l'avocat du Roi : Une machine à vapeur a une vitesse donnée. Si elle dépasse cette vitesse, elle ne peut le faire qu'aux dépens de sa constitution ? — Dans ce cas, sa constitution est affectée, non pas en raison de sa vitesse, mais en raison de la charge qu'elle a à traîner.

Le témoin explique qu'il était dans les règlements que lorsque deux machines étaient attelées, le second mécanicien devait à la descente avoir son régulateur à peu près fermé, de façon à se laisser remorquer en quelque sorte par la première machine.

M. l'avocat du Roi : Qu'appellez-vous aller à pleine vapeur ? — R. J'appelle aller à pleine vapeur lorsque la chaudière produit autant de vapeur qu'elle peut en fournir, et que cette vapeur est employée à faire marcher la machine, que les régulateurs sont ouverts. Ainsi les habitants de Bellevue et ceux qui ont vu arriver l'accident ont eu tort de dire que le convoi allait à pleine vapeur parce qu'il s'en échappait beaucoup.

M. Bethmont : Quand la chaudière produit beaucoup de vapeur et qu'on ne l'emploie pas, il faut bien qu'elle s'échappe par les soupapes de sûreté ou qu'on lui donne issue; c'est alors qu'elle jette au dehors beaucoup de vapeur perdue.

M. Favre : Les témoins ont dit que le convoi allait à pleine vapeur parce qu'ils n'ont pas vu qu'il s'exhalât aucune vapeur perdue.

M. Perdonnet : Oh ! il faut être ingénieur pour dire cela.

M. l'avocat du Roi : Hier un chauffeur, élève mécanicien, placé sur le Mathieu-Murray, a déclaré que cette dernière machine allait à pleine vapeur.

M. Giraud : Il a dit que la chaudière était pleine de vapeur, mais que son régulateur était fermé.

M. Bethmont : J'ai pris note de sa déposition; il a dit que l'on fermait le régulateur en ligne droite pour le rouvrir aux courbes, et on était là sur une ligne droite de 250 mètres.

M. le président : Faites avancer l'élève mécanicien, le sieur Guerquiem.

Le sieur Guerquiem est rappelé. D. Expliquez-vous, Monsieur, sur ce que vous entendez par un convoi qui est en pleine vapeur ? — R. J'entends qu'un convoi est en pleine vapeur quand le régulateur est fermé, que toute la force de la vapeur est concentrée dans la chaudière et qu'il ne s'en échappe pas au dehors. Il peut aussi être en pleine vapeur quand la vapeur s'échappe par les soupapes de sûreté. Il y a souvent, dans la gare, des machines en pleine vapeur, et qui pourtant ne bougent pas. La vapeur s'échappe par les soupapes.

M. de Royer : Un garde barrière a déclaré que le convoi du 8 mai était en pleine vapeur.

M. Perdonnet : Comment a-t-il pu en juger ?

M. de Royer : Par la vapeur qui ne s'épanchait pas au dehors.

M. Perdonnet : Cela ne prouve rien ; toute la vapeur pouvait ne pas être donnée, et alors il ne pouvait pas s'en échapper par les soupapes.

M. Petiet, ingénieur du chemin de fer : Quand la vapeur est trop pressée dans la chaudière, alors elle s'échappe par les soupapes ; voilà ce qu'on a entendu par pleine vapeur. Mais la vapeur peut s'échapper par les soupapes, soit qu'on en dépense, soit qu'on n'en dépense pas, parce que le feu, en continuant à brûler, en produit.

M. Féline, propriétaire : Je n'ai pas été témoin de l'accident ; je suis arrivé sur le lieu du sinistre à sept heures un quart ; tous les blessés avaient été enlevés.

D. Pouvez-vous donner quelques renseignements sur l'état des machines ? — R. Aucun.

D. Vous a-t-on donné quelques explications sur le Mathieu-Murray ? — R. Jamais.

D. N'avez-vous pas entendu M. Perdonnet s'expliquer à ce sujet ? — R. J'ai entendu M. Perdonnet parler du matériel du chemin de fer de la rive gauche en général.

D. Eh bien ! que disait-il ? — R. Je ne l'ai pas entendu en parler depuis l'événement ; mais il y a un an ou dix-huit mois, je ne puis mieux préciser l'époque, il trouvait le matériel insuffisant.

D. A quelle occasion vous parlait-il de cela ? — C'était en causant de chemin de fer.

D. Vous a-t-il fait connaître l'état du matériel du chemin de fer ? — R. Pas positivement ; il n'est entré dans aucun détail sur le nombre des machines.

D. Comparait-il ce matériel à celui des autres chemins de fer ? — R. Non, Monsieur.

D. Cherchez à vous bien rappeler cette circonstance ? — R. J'ai beaucoup consulté mes souvenirs, ils ne me rappellent rien à ce sujet.

D. Dans l'instruction, vous avez donné des détails plus considérables et plus précis : vous avez dit que M. Perdonnet s'était plaint, devant vous, de l'insuffisance du matériel de la rive gauche, comparé à celui de la rive droite. — R. Je ne me souviens pas de cela.

M. de Royer : Mais vous êtes bien sûr de vous souvenir que M. Perdonnet trouvait ce matériel insuffisant ? — R. Très sûr.

M. de Royer : Vous avez dit, dans l'instruction, que M. Perdonnet trouvait ce matériel insuffisant, en le comparant à celui de la rive droite, qui était beaucoup plus considérable. M. Méjean est votre parent ? — R. Oui, Monsieur.

D. Étiez-vous présent quand M. Perdonnet a parlé de cela à M. Méjean ? — R. Non.

D. Et à vous personnellement, vous l'a-t-il dit ? — R. Oui, Monsieur.

D. De quels termes s'est-il servi ? — R. Il m'a dit qu'il avait demandé une augmentation de matériel, mais qu'il croyait que la position financière de la compagnie ne lui permettait pas de donner au matériel toute l'extension convenable.

D. Entendait-il parler des machines et des wagons ? — R. Peut-être vous ait-il parlé des deux ; je crois cependant qu'il n'était question que des locomotives.

M. de Royer : Vous témoignait-il la crainte que cette insuffisance de matériel compromit le service ? — R. Jamais.

D. Cette insuffisance avait-elle trait aussi aux essieux des machines ? — R. Il parlait du matériel en général.

D. M. Perdonnet vous a-t-il parlé de cela à plusieurs reprises ? — R. Oui, Monsieur, depuis le moment où il a été attaché à la compagnie.

D. Paraissait-il attacher à cette insuffisance du matériel une grande importance ? — R. Quelque importance.

D. Vous a-t-il dit avoir demandé que le matériel fût augmenté ? — R. Je crois me rappeler qu'il m'a dit l'avoir demandé.

D. Vous ne pourriez pas préciser l'époque ? — R. Cela m'est impossible ; je vous ai dit qu'il y avait un an ou dix-huit mois ; je ne puis préciser mieux.

M. Perdonnet : Je ne me rappelle pas avoir parlé de cela à M. Féline. Il est cependant possible que j'aie tenu ces propos dans l'origine, quand le matériel était insuffisant, quand les machines n'étaient qu'au nombre de dix ou douze ; mais depuis, la compagnie en a acheté quatre grosses. En 1841, elle a fait le service des grandes eaux avec douze machines seulement, et elle a transporté un nombre de voyageurs double que celui qu'elle eût transporté le même jour en 1842 si on avait pu achever la journée.

D. C'est depuis cette époque que vous vous êtes plaint de l'insuffisance du matériel ? — R. Je me serais alors mal expliqué ; j'ai voulu parler de cette insuffisance seulement dans l'origine.

D. Est-ce sur votre demande que le nombre des machines a été augmenté ? — R. Oui, Monsieur.

M. Liouville : Est-ce de l'avis de M. Perdonnet que la compagnie a vendu trois machines ? — R. Ces machines ont été vendues avant l'exploitation et pendant la suspension des travaux.

M. Jules Favre : Ainsi, la compagnie a acheté quatre machines et elle en a vendu trois.

M. Perdonnet : Je répète que c'est dans le commencement qu'on en a vendu trois, et alors qu'on ne marchait pas encore. Les renseignements de M. Méjean sont inexacts, en ce qu'il prétend que j'ai dit qu'il faudrait trente machines pour faire bien le service. C'est complètement inexact.

M. Bethmont : Il est un fait qu'il est important de bien établir : c'est que quand l'administration a vendu trois machines, elle n'avait pas encore reçu de secours du gouvernement ; elle n'avait pas encore fonctionné. Ces machines n'étaient même pas terminées ; elles étaient en construction à Liverpool. Au lieu de les faire venir, on les a dirigées sur l'Alsace. Mais je répète que c'est avant l'exploitation. Les secours du gouvernement ont été nécessaires pour achever le chemin.

M. Desfrénes, mécanicien.

D. Savez-vous si le Mathieu-Murray avait été disposé pour faire le service le 8 mai ? — R. Oui, Monsieur, le 7 au soir toutes les machines étaient en état.

D. Avaient-elles été visitées ? — R. Oui.

D. Par qui ? — R. Par nos ingénieurs.

D. Dans le cours de l'instruction, vous avez dit qu'elles l'avaient été par Georges. — R. Georges faisait partie de nos chefs.

D. Combien y avait-il de machines en état ? — R. Douze.

D. Le Mathieu-Murray en faisait-il partie ? — R. Oui.

D. A quelle heure a-t-il été allumé le 8 ? — R. A onze heures ou midi.

D. Pourquoi, s'il était au nombre des machines qui devaient faire le service, ne l'a-t-on pas allumé dès le matin ? — R. Parce que l'on ne fait partir les machines qu'en raison du besoin que l'on en a.

D. C'est qu'il résulterait de l'instruction, que le Mathieu-Murray ne devait pas servir et qu'il a été mis en remplacement de la Seine ? — R. Je ne le pense pas.

D. La Seine a-t-elle servi ? — R. Je n'en sais rien ; je crois qu'elle est rentrée le matin par suite d'une avarie.

D. Est-ce vous qui avez ramené le Mathieu-Murray à Paris ? — R. Je l'ai ramené le 5 de Versailles, il a été mis en état, et le 8, M. Lamourenari m'a dit de le reconduire à Versailles, vers trois heures et demie.

D. Le Mathieu-Murray était-il une bonne machine ? — R. Oui, Monsieur ; le mois précédent elle avait fait le service pendant vingt et un ou vingt-deux jours.

D. Vous avez dit qu'elle reculait quand on voulait qu'elle avançât ? — R. Cela n'est pas. M. Perreau a prétendu que j'avais dit à Versailles

que je ne voulais pas du Mathieu-Murray en tête du convoi ; mais il s'est trompé.

D. Les termes dont vous vous êtes servi ont été bien précis : vous avez dit que si l'on voulait vous forcer d'atteler le Mathieu-Murray en tête, vous refuseriez. — R. J'ai été confronté avec M. Perreau chez M. le juge d'instruction, et j'ai soutenu que je n'avais pas parlé de cela. Il aura mal interprété mes paroles. Quand Dupin me dit : Faudra-t-il que je vous pousse ou que je vous traîne ? Je lui ai répondu : Vous me remontrerez. M. Perreau aura compris que je ne voulais pas du Mathieu-Murray en tête.

D. Le Mathieu-Murray vacillait-il ? — R. Comme toutes les machines vacillant par l'effet du jeu qu'il faut qu'elles aient dans les boîtes.

D. Mais celle-là vacillait-elle plus qu'une autre ? — R. Jamais je ne m'en suis aperçu.

M. Perreau, agent spécial de surveillance au chemin de fer de la rive gauche : Le 8 mai, j'étais dans la salle d'attente pour maintenir l'ordre. Je n'ai vu le convoi ni arriver ni partir ; je ne pouvais pas sortir de la salle.

D. Pouvez-vous donner quelques explications sur le matériel ? — R. Non, Monsieur.

D. Et sur le Mathieu-Murray ? — R. Il nous a été signalé quelquefois comme étant resté en route, ainsi que toute machine peut le faire ; une autre fois, comme ayant perdu son feu dans la tranchée de Clamart.

D. Quelques mécaniciens ont-ils parlé de l'accouplement du Mathieu-Murray à une autre machine ? — R. Desfrénes a dit que si on l'avait accouplé devant lui, il ne savait pas trop s'il serait parti avec.

D. A quelle époque a-t-il dit cela ? — R. Quelque temps après l'événement.

D. Et n'avez-vous rien entendu dire de la machine le Mathieu-Murray ? — R. Quelquefois des voyageurs d'un convoi en retard regardaient le nom de la machine et disaient : « Il n'est pas étonnant que nous soyions en retard, c'est le Mathieu-Murray. »

D. Et Dupin, quelle opinion en avait-il ? — R. Il disait quelquefois, quand il voulait le tourner : « Allons donc, bécanes ! » comme beaucoup de mécaniciens le font en parlant de leurs machines.

D. Vous avez dit que le Mathieu-Murray avait une mauvaise régulation, qu'il reculait quand on voulait qu'il avançât. — R. Je l'ai entendu dire par des gens qui ne s'y entendaient pas plus que moi, par des bourgeois, qui disaient : « Ce n'est pas possible ; cette machine est en mauvais état. »

M. Dupuis, employé à l'octroi du chemin de fer : Je ne puis me rendre compte de l'événement ; je n'y étais pas.

D. Expliquez-vous sur l'état des machines ? — R. D'après le rapport que m'ont fait des mécaniciens, le Mathieu-Murray n'était pas en très bon état ; il fonctionnait mal, et restait quelquefois en arrière. J'ai été à même de juger, en effet, qu'il était quelquefois en retard.

D. Qu'entendez-vous par ces mots, que le Mathieu-Murray n'était pas en bon état ? — R. Ce sont les termes dont se sont servis les mécaniciens.

D. Vous avez dit que les mécaniciens n'aimaient pas le système du Mathieu-Murray ? — R. Oui ; ils disaient que c'était une machine qui fonctionnait par caprices ; qu'elle faisait quelquefois le trajet en 20 minutes, que d'autres fois elle en mettait 35 ou 40.

D. Quels sont les mécaniciens qui ont dit qu'ils n'aimaient pas le système du Mathieu-Murray ? — R. Ce sont les victimes : Bontemps, Dupin...

D. Et Georges ? — R. Je n'ai pas parlé de cela à Georges.

D. Desfrénes vous a-t-il donné des renseignements à ce sujet ? — R. Non.

D. Et Duriez ? — R. Oui.

D. Et d'autres ? — R. Il y en a encore un ; je ne me rappelle pas son nom. C'est celui qui vient de sortir de l'administration.

D. Savez-vous si on mettait ordinairement le Mathieu-Murray en tête ? — R. Bien souvent on mettait en tête une petite machine.

M. Martel, entrepreneur : J'étais sur la gare de Bellevue quand le convoi a passé ; j'ai vu l'accident. J'ai couru aussitôt et j'ai appelé six hommes et un caporal qu'on avait mis sous ma garde pour maintenir le bon ordre. Je suis allé ouvrir quelques portières ; les soldats en ont ouvert d'autres à l'aide de leurs baïonnettes.

D. Expliquez-vous sur la vitesse du convoi ? — R. Il allait comme doit aller un convoi direct.

D. Avez-vous remarqué si l'essieu du ressort du Mathieu-Murray était brisé ? — R. Cela ne m'était pas possible en ce moment ; tout ce que je puis dire, c'est que le Mathieu-Murray était un peu sautillant.

D. Vous étiez lié avec Georges ; il vous donnait des leçons de mécanique. Que vous a-t-il dit sur le Mathieu-Murray ? — R. Il m'a dit que c'était une machine un peu faible, mais bonne.

D. Dans l'instruction vous avez donné des renseignements tout différents ; vous avez dit que Georges vous avait conseillé de ne pas étudier le système du Mathieu Murray. — R. J'ai dit qu'il trouvait cette machine excellente, mais qu'il m'avait conseillé de ne pas l'étudier, en ce sens que le Mathieu-Murray, comme toutes les machines à quatre roues, ne devait bientôt plus être employé. Alors il était inutile d'étudier une machine qui ne devait plus servir que pour les terrassements.

M. de Royer : Vous avez dit dans l'instruction des choses qui ne ressemblent pas à ce que vous dites aujourd'hui. Voici vos paroles : « Georges venait tous les jours une heure chez moi me donner des leçons. Il m'a conseillé de ne pas étudier les machines à quatre roues, en me disant que c'était un mauvais système, et que, s'il était le maître, le Mathieu-Murray, le Fulton et le Denis-Papin ne serviraient plus que la nuit, et pour les travaux de terrassement. » Vous avez dit aussi que la petite machine avait été mise devant la grande parce que le tourneur de plaques s'était trompé, et que quand Georges en avait fait l'observation, on lui avait répondu qu'il était trop tard. Vous avez ajouté que vous ne pouviez pas dire de quelle personne vous teniez ces faits. — R. En effet, je l'ai oui dire, mais je ne me rappelle pas par qui.

M. Clapeyron, ingénieur des mines : Je ne sais rien de l'accident ; je ne l'ai connu que par les papiers publics et par les informations générales. Plus tard, quelques mois après, je suis allé pour mon instruction examiner les traces du sinistre. Je n'ai pas d'autres renseignements particuliers que ceux que j'ai recueillis sur les lieux.

D. Expliquez-vous, Monsieur, sur la bonté du Mathieu-Murray ? — R. Je ne puis en juger que par les circonstances que voici. Au chemin de fer de la rive droite, dont je suis ingénieur, nous avons deux machines d'une construction semblable, et elles sont au nombre de nos meilleures. Dans l'origine du chemin de Saint-Germain, elles ont fait un service très considérable ; depuis, ce service a diminué, et à peine si elles ont servi cette année. Cette exclusion ne tient en rien à la qualité de leur sécurité, mais au nombre surabondant de nos machines. Les machines à six roues étant plus fortes, font un service plus régulier, plus rapide ; mais, je le répète, si on a cessé de se servir des locomotives à quatre roues, ce n'est nullement parce que l'on doutait de leur sûreté.

D. Le Mathieu-Murray pouvait-il aller aussi vite que l'Eclair ? — R. Cela dépend beaucoup des circonstances qui se sont présentées. La vitesse n'a aucun rapport avec le nombre des roues. Cependant, je dois dire que les machines les plus fortes sont susceptibles de plus de vitesse.

D. L'Eclair devait-elle aller plus vite que le Mathieu-Murray ? — R. Le Mathieu-Murray traînant derrière lui une force plus considérable, devait aller plus vite. Il n'est pas douteux, à moins de supposer de la maladresse de la part des conducteurs, que le Mathieu-Murray devait exercer une traction derrière lui.

D. Pensez-vous que le Mathieu-Murray eût dû être placé derrière ? — R. Dans les données où l'on se trouvait, il n'y avait pour cela aucune raison. Les raisons pour et contre se balançaient.

D. Croyez-vous que l'Eclair ait pu pousser le Mathieu-Murray ? — R. Je ne le crois pas, si la machine a été bien conduite.

D. Une machine à 6 roues a-t-elle moins d'oscillation qu'une machine à 4 ? — R. Je le crois.

D. Une machine à six roues, si son ressort était cassé, présenterait-elle le même danger qu'une machine à quatre ? — R. Les opinions à ce sujet sont très controversées ; c'est une question difficile et sur laquelle on ne peut pas se prononcer d'une manière absolue. Mon avis, à moi, est hérissé de doutes ; il est favorable aux machines à six roues, mais avec des restrictions. Des hommes du plus grand mérite diffèrent là-dessus. En cas de rupture d'un ressort, une machine à quatre roues

aura une tendance à tomber en avant plus qu'une machine à six roues mais elle aura moins de chances de sortir des voies.

Le témoin auquel a été soumis l'essieu du Mathieu-Murray pense qu'il n'a été brisé qu'après que la machine est sortie de la voie, et que le ressort ne s'est rompu que par la chute de la machine.

D. A quelle cause attribuez-vous la sortie des rails ? — R. Je suis là-dessus d'une ignorance absolue ; c'est un fait connu dans l'étude des chemins de fer, que les machines sortent quelquefois des rails ; on emploie ordinairement cette expression : « Elles sortent spontanément. » Cela témoigne de l'ignorance où l'on est des causes du déraillement.

D. Une vitesse de quinze lieues à l'heure pourrait-elle amener la sortie des rails ? — R. J'ai été souvent dans des convois qui faisaient plus de quinze lieues à l'heure ; les machines avaient des mouvements oscillatoires qui s'accroissaient avec la vitesse, mais on ne peut pas dire que cette vitesse puisse amener la sortie des rails.

D. En raison des conditions où il se trouvait, le Mathieu-Murray pouvait-il sans danger faire plus de dix lieues à l'heure ? — R. Je crois que quand une machine a des mouvements oscillatoires, des mouvements de galop, plus il y a de vitesse, plus un déraillement peut arriver.

Sur la demande de M. le président, le témoin entreici dans des détails fort longs sur ce que l'on doit entendre par une machine qui est en pleine vapeur. Ces détails, entièrement techniques et qui ne peuvent être compris que par les gens de l'art, ne jettent du reste aucun jour nouveau sur le débat.

M. de Royer : La construction d'une machine doit-elle être faite selon la vitesse que cette machine doit avoir ? — R. Quand une machine doit avoir une grande vitesse, on la construit plus lourde avec des organes plus forts.

D. Alors il y a de l'imprudence à atteler ensemble deux machines de force inégale ? — R. Non ; il suffit que la deuxième machine exerce une traction. Si, dans l'espèce, l'Eclair exerçait une traction, le Mathieu-Murray, qui n'en avait pas à exercer, pouvait aller plus vite que l'Eclair, qui avait à exercer une traction plus considérable.

M. Bethmont : Des témoins ont dit que le convoi du 8 mai allait si vite qu'ils ne pouvaient distinguer sur la route ni les maisons, ni les arbres, ni les cantonniers. Je ferai remarquer que le témoin Martel a dit tout à l'heure qu'il avait aperçu Georges sur le Mathieu-Murray, qu'il l'avait salué, et que Georges lui avait rendu son salut. Si Georges lui a rendu son salut, c'est donc qu'il pouvait non seulement l'apercevoir, mais encore le reconnaître.

M. Polonceau, directeur du chemin de fer de Strasbourg à Bale : J'étais à Mulhouse lors de l'accident. Je ne le connais que par ouï-dire.

D. Que savez-vous, Monsieur, sur les usages de l'administration sur l'attelage ? Avait-on l'habitude de mettre la petite machine en avant du convoi, lorsqu'il y en avait deux ? — R. Oui, Monsieur.

D. N'y avait-il pas à cela quelque danger ? — R. Nous ne le pensions pas, puisque nous le faisons, et que c'est de même partout.

D. Connaissez-vous le Mathieu-Murray ? — R. Oui, Monsieur.

D. Cette machine était-elle bonne ou rétive ? Ne reculait-elle pas lorsque l'on voulait qu'elle avançât ? — R. Elle était très bonne, très bien construite ; elle avait d'ailleurs été faite par Jackson, qui a une réputation établie en ce genre ; toutes les pièces en étaient parfaitement soignées. On a dit qu'elle était rétive ; c'était possible, pour ceux qui ne savaient pas s'en servir. Une machine faite avec du métal et qui n'a pas de volonté ne peut pas être rétive. Si elle reculait quand on voulait qu'elle avançât, c'est qu'on plaçait mal la vapeur.

On peut disposer la machine de deux manières pour forcer la marche, et alors le mécanicien n'a qu'à laisser aller. Pour les petits mouvements, pour les points d'arrêt, par exemple, ce n'est pas la même chose : on décroche les pièces, et on fait marcher la machine à la main. Je parle des machines comme le Mathieu-Murray, qui sont ce que l'on appelle des machines à manettes. Alors, pour que la machine marche bien, il faut combiner les mouvements des mains avec la vapeur ; si on fait un faux mouvement, la vapeur se trouve contrariée, et l'on recule au lieu d'avancer. Il faut alors se hâter d'amener la marche contraire. Cela exige beaucoup d'habitude, et il arrive quelquefois que des mécaniciens se trompent.

D. Lorsqu'on attèle deux machines, l'usage est-il qu'elles donnent toutes deux une vapeur égale ? — R. Oui, d'abord, et pour démarrer le convoi, une fois la vitesse prise, la seconde doit modérer sa vapeur, surtout si l'on descend. Si l'on monte, il est nécessaire que toutes deux donnent de la vapeur.

D. Dans le cas dont il s'agit, et où l'on descendait, l'Eclair devait-elle donner de la vapeur ? — R. Non ; ou du moins elle ne devait en donner que très peu pour maintenir la vitesse et entretenir le feu.

D. Quelle vitesse pourraient acquérir deux machines qui, comme l'Eclair et le Mathieu-Murray, seraient en pleine vitesse ? — R. Quinze lieues à l'heure.

D. Allait-on quelquefois ainsi ? — R. Très-souvent.

D. Y avait-il quelque danger ? — R. Je ne le crois pas, puisque tous font de même ; la rive droite, la rive gauche, partout.

Interrogé sur la question de savoir si l'essieu a cassé aux deux points en même temps, le témoin déclare qu'à l'inspection des cassures il ne peut se prononcer à cet égard.

D. Savez-vous quelle était l'opinion de Georges sur le Mathieu-Murray ? — R. Il en avait très bonne opinion ; il l'aimait même beaucoup, ne fut-ce qu'à cause des difficultés qu'elle présentait, et qui faisaient briller son talent, qui était incontestable.

D. Les autres conducteurs étaient-ils capables aussi ? — R. Certainement ; Dupin est venu à Cette, et a conduit des machines comme le Mathieu-Murray.

D. Pensez-vous que le matériel de la rive gauche fût suffisant pour faire le service ? — R. Je le pense. Quand j'étais directeur provisoire de cette compagnie, nous faisons un service considérable, et le matériel était suffisant.

D. A quelle époque avez-vous été nommé directeur provisoire ? — R. Du 16 août 1841 au 16 avril 1842.

D. Pendant ce temps avez-vous fait quelques réclamations sur le matériel ? — R. Au contraire, je l'ai toujours trouvé bien entretenu.

D. Combien une machine peut-elle faire de voyages par jour ? — R. Il n'y a pas de limites pour des machines en état, quand toutefois elles ne chauffent pas par suite d'un frottement.

M. de Royer : Vous êtes directeur des chemins de fer de l'Alsace ; quel parcours dessert votre entreprise ? — R. Trente-cinq lieues de Strasbourg à Bale et cinq lieues de Mulhouse à Thann.

D. Accouplez-vous quelquefois deux locomotives ? — R. Certainement.

D. Quelle est la règle établie pour la vitesse ? — R. On doit partir à telle heure et arriver à telle autre.

D. Combien met-on de temps à parcourir le trajet de Strasbourg à Bale ? — R. 3 heures 10 minutes.

D. Et il y a... — R. 53 lieues.

D. Combien y a-t-il de stations ? — R. Cinq.

D. C'est 25 minutes à diminuer sur le temps du parcours total.

M. l'avocat du Roi : Ne regardez-vous pas les machines Bury à quatre roues comme un progrès ? — R. Chacun tient à son système, mais je ne vois pas là un progrès, la grande vitesse tend à porter en avant le centre de gravité.

D. Telle n'est pas l'opinion de l'expert. Vous la combattez donc ? — R. Il est difficile de se prononcer ainsi par voie de conversation. S'il s'agissait de faire un rapport contradictoire je défendrais mon opinion.

D. Quelle cause alors attribuez-vous à l'événement ? — R. Je ne puis assigner une cause à un événement tout-à-fait complexe.

D. Cependant si vous combattez le rapport des experts il faut bien mettre une opinion à sa place. Quelle cause la plus probable de toutes pouvez-vous indiquer ? — R. C'est, dans mon opinion, ou le déraillement, ou la rupture de l'essieu.

D. Quelle cause attribuez-vous au déraillement ? c'est un fait rare. — R. Fort heureusement, c'est un effet exceptionnel, qui ne peut arriver que par une cause exceptionnelle.

D. Pensez-vous qu'une grande vitesse soit une cause de déraillement ? — R. Non, certainement. La vitesse n'est pas cause de déraillement. On a fait des expériences de vingt-cinq lieues à l'heure sans déraillement. On en a fait de cette nature de vitesse sur le chemin de fer de Manchester

à Liverpool. On voit souvent les ingénieurs monter sur les machines qui font ces expériences. Le déraillement ne provient pas de la vitesse, mais la vitesse peut être une cause de déraillement quand la voie est en mauvais état. Si on allait vite sur les travaux de terrassement, où les rails ne sont posés que provisoirement, on serait exposé à dérailler tous les jours.

M. Arnould, entrepreneur de messageries, cité à la demande de l'avocat des prévenus.

M. Bethmont : M. Arnould, en sa qualité d'entrepreneur de messageries, a des connaissances spéciales dans la fabrication des essieux et des ressorts; d'un autre côté, il a acheté une machine du chemin de fer, et a désiré en acheter une seconde. Il pourra nous donner des détails sur ces deux points; il pourra nous dire ce qui s'est passé entre la compagnie et lui, ou Georges et lui. — R. J'avais besoin d'une machine pour me livrer à des expériences. Le chemin de fer (rive droite) venait d'en acheter deux à six roues et deux à quatre. Il consentit à m'en céder une, et ce fut la machine Jackson; elle était entièrement semblable à Mathieu Murray. En mars dernier, je voulus en acheter une seconde; j'avais ouï-dire que le chemin de fer trouvait ses roues trop faibles. Je demandai à Georges que je connaissais, qui avait assisté à mes expériences, c'était le 25 mars 1842, si on voudrait me vendre le Mathieu-Murray. Georges me dit qu'on venait de la faire réparer, que c'était celle qui faisait le meilleur service, celle au moins avec laquelle il pouvait atteindre la plus grande vitesse.

D. Lorsque les machines sont lancées avec une grande vitesse, y a-t-il danger de déraillement? — R. Toutes les fois qu'il y a grande vitesse, les causes de déraillement sont nécessairement plus nombreuses que dans le cas d'une marche moins rapide. Il arrive quelquefois que les machines se mettent à galoper (c'est l'expression); cela vient de ce que les rails, qui à l'œil paraissent fort unis, font cependant, en cédant au passage des machines, une sorte de guirlande. Alors la machine galope par suite du déplacement continu de son centre de gravité.

D. Pensez-vous que dans ce temps de galop la machine puisse s'abaisser sur l'essieu et le briser? — R. Je ne le pense pas.

D. Savez-vous si on construit encore des machines à 4 roues? — R. Je pense qu'on en construit encore, mais qu'on éloigne davantage les essieux. Il y a plus de frottement dans les courbes; mais il y a plus de solidité et partant plus de sécurité.

D. Savez-vous pourquoi la rive droite n'en fait plus usage? — R. J'ai ouï-dire qu'elles étaient trop faibles pour le service pour trainer des convois considérables.

D. Pensez-vous qu'il y ait des dangers à atteler des machines à force inégale? — R. Je ne le pense pas. Il est bien possible cependant qu'on augmente par là les chances ordinaires d'accidents, mais il n'y a pas de danger positif, pourvu que la machine en tête ne soit pas poussée par celle qui la suit. Ce qui augmente les chances d'accident, c'est qu'il est rare que deux chauffeurs s'entendent parfaitement dans la manière de conduire chacun leur machine.

D. Y a-t-il plus d'inconvénient à aller vite lorsque deux machines inégales sont attelées? — R. Il n'y a pas plus de chances en allant ainsi six lieues à l'heure qu'en faisant quinze. On se trouve dans la règle ordinaire des probabilités, qui veut que toutes les fois qu'on augmente la vitesse on augmente les chances de danger.

D. Pensez-vous qu'on puisse modérer et arrêter un convoi dans l'intervalle de 400 mètres? — R. Oui, si on a un nombre de freins suffisant, et si ces freins agissent simultanément.

D. Vaut-il mieux faire un grand convoi que les multiplier? Y a-t-il plus de danger à multiplier les convois? — R. C'est une affaire de service, un calcul de probabilité à faire.

Une discussion fort étendue et remplie de détails techniques assez fastidieux s'éleva ici sur les questions déjà débattues dans les audiences précédentes sur le plus ou moins d'espace nécessaire pour arrêter un convoi selon les différentes conditions où il peut se trouver. M. Lapeyron rappela, déclare qu'on a fait de nombreuses expériences à ce sujet, et qu'il a conservé les chiffres de leurs résultats. Il s'engage à les produire devant le Tribunal.

M. le marquis de Balincourt, propriétaire : Je dois d'abord déclarer que je ne me présente ici que comme témoin, et que je ne me porte pas partie civile. J'étais dans le sixième ou septième wagon au départ de cinq heures et demie, le 8 mai.

Je regardai ma montre, nous partimes à 5 heures 52 minutes. Notre vitesse peut se subdiviser en trois. Nous allâmes cependant toujours très vite. Toutefois, nous n'en étions pas effrayés. Je dis à mon fils : « Allons ! nos guides sont bons, nos postillons marchent bien ; ça va bien. » Arrivés au droit de la grille de Meudon, comme j'étais inquiet de ne pas arriver à l'heure, je tirai ma montre : il était 5 heures 47 minutes. Ce qui fait environ 17 minutes depuis notre départ de Versailles.

M. le président : Vous vous trompez sans doute, Monsieur ; car vous avez dit dans l'instruction que vous étiez arrivé là en dix minutes au plus.

Le témoin : J'ai pu me tromper. Je dis ce que je me rappelle fort bien : nous avions mis dix-sept minutes à compter de notre départ de Versailles.

M. le président : Ce n'est pas possible.

Le témoin : Cela est cependant fort exact. Nous ressentimes une espèce d'arrêt avant d'arriver à Meudon. Je disais tout à l'heure que dans la dernière minute nous allions excessivement vite. Toutefois la secousse ne fut pas excessivement violente : cela me fit l'effet que nous en faisons par devant, comme on fait jusqu'à ce qu'on soit arrivé sur un point où on trouve de la résistance.

Au moment de l'explosion je portai la main en avant et je parai le choc. Je regardai par la portière, et je vis alors ce monceau de wagons, de voitures, de machines qui ne s'élevait pas à moins de dix mètres. Je vis aussi des gens qui se ruaient de toutes parts sur ce monceau pour porter secours. Désireux moi-même d'en faire autant, j'essayai de m'élancer, mais je me trouvai empêché par la portière, et je pris à la famille que l'art parvenait aisément à constater si un enfant nouveau-né avait vécu, et le genre de mort qu'il avait pu subir.

En conséquence, François-Félix-Auguste-César Lamy, Marie-Françoise-Augustine Cheyer, femme Lamy, et Zaire-Séverine Lamy, sont accusés, 1° d'avoir, le 14 août 1842, commis un homicide volontaire sur l'enfant dont Zaire-Séverine Lamy était nouvellement accouchée, crime prévu par les articles 293, 300 et 302 du Code pénal; 2° d'avoir, dans le courant d'août 1842, supprimé un enfant en vie et dont Zaire-Séverine Lamy était récemment accouchée, crime prévu par l'article 243 du Code pénal.

On entend d'abord M. Cury, médecin à Rozoy : il rend compte de l'examen auquel il s'est livré sur les faits de l'accusation, d'après les ordres de M. le juge de paix de Rozoy. Il a d'abord examiné la fille Lamy, et il n'a pas tardé à découvrir qu'elle était récemment accouchée. Il a ensuite porté son attention sur des ossements trouvés dans le four des époux Lamy. Il ne peut affirmer que ces ossements ont appartenu à un enfant nouveau-né.

La Cour commet immédiatement le docteur Lejeune pour, conjointement avec M. Cury, se livrer à de nouvelles investigations.

On procède ensuite à l'interrogatoire des accusés. M. le président ordonne de faire retirer de l'auditoire les époux Lamy.

M. le président : Fille Lamy, quand êtes-vous accouchée? — R. Le 14 août.

D. Vous avez caché votre grossesse? — R. Oui.

D. Dans un de vos interrogatoires, vous avez dit que vous aviez été accouchée par une femme étrangère, et qu'on vous avait inventé votre enfant? — R. Ce n'est pas la vérité, c'est mon père qui avait inventé cela.

D. Dites-nous donc comment les choses se sont passées? Songez combien votre position est grave, et que vous ne pouvez espérer pitié de vos juges que par des aveux sincères. — R. J'ai été prise par les premières douleurs à dix heures du soir. Ma mère a été chercher le médecin; le médecin n'a pas pu venir de suite. Dans cet intervalle, pressée par un besoin, je suis descendue du lit, l'enfant est tombé; je suis restée dans cette position quelques instants. Ma mère est revenue, je me suis recouchée. Mon enfant était enveloppé dans un jupon et je l'ai mis à côté de moi. Lorsque mon père est venu, l'enfant ne respirait plus. Alors, pour éviter les soupçons je me suis levée, j'ai travaillé à la croisée comme d'habitude; j'espérais ainsi qu'on ne saurait pas que j'étais accouchée.

Dans le jour, pour faire disparaître l'enfant, on l'a mis dans une marmite, puis on l'a fait cuire. Ma mère l'a desossé, et mon père s'est chargé de disperser ça et là dans la campagne ce qui en restait.

plus de départs sur la voie. J'allai faire part de ce que venais d'apprendre à M. le préfet et à M. le procureur du Roi.

D. Savez-vous si les machines étaient parties de Versailles à pleine vapeur? — R. Monsieur, je ne suis pas mécanicien pour répondre à cette question.

D. Quand on attelle deux machines, doivent-elles être en pleine vapeur au moment du départ? — R. Je crois qu'elles doivent toujours y être.

D. Savez-vous autre chose sur le compte du matériel? — R. Oui, Monsieur.

D. Que disait-on du Mathieu-Murray? — R. On disait que c'était une mauvaise machine, qu'elle était vicieuse, qu'elle allait souvent en avant quand on voulait la faire aller en arrière. Quant à cela je l'ai vu de mes propres yeux.

D. Disait-on d'où cela venait? — R. Cela dépendait de la manière dont on la menait.

D. Était-ce la faute du mécanicien ou celle de la machine? — R. C'est ce que je ne puis dire.

M. Liouville : A ce titre là, toutes les machines doivent en faire de même. Mais le Mathieu-Murray, par exception, n'était-il pas en mauvaise réputation de la part des mécaniciens? — R. Oui, Monsieur.

M. le président : N'avez-vous pas dit dans l'instruction qu'il n'y avait pas beaucoup d'ordre au chemin de fer de la rive gauche, que les subalternes donnaient des ordres? — Oui, Monsieur, je l'ai dit, et cela arrive encore quelquefois.

D. Ainsi vous maintenez votre déposition? — R. Oui, Monsieur.

D. Est-il arrivé à votre connaissance que le Mathieu-Murray soit resté en route? — R. Cela lui est arrivé plusieurs fois.

D. On était donc obligé de le remorquer lui-même? — R. Oui, Monsieur; notamment une fois, que sa grille était tombée à Bellevue.

M. l'avocat du Roi : Nous avons votre livre de rapports, duquel il résulte que vous en avez adressé des sévères sur l'administration? — R. C'était mon devoir.

M. Bethmont : Mais pour cela vous aviez bien certainement quelques motifs; il serait nécessaire que vous les reproduisiez? — R. J'ai fait des rapports à différentes époques; ainsi j'ai dû signaler des chocs qu'avait reçus le Mathieu-Murray.

M. Bethmont : Il serait nécessaire d'avoir au moins la date de vos rapports pour y répondre, car ils ne nous ont pas été connus.

M. l'avocat du Roi : Il y a les rapports des 17 janvier, 2 avril et 17 mai. Dans ce dernier rapport, M. le commissaire se plaint de ce qu'il n'y a pas de directeur connu auquel on puisse s'adresser.

M. Bethmont : Vous avez appris aujourd'hui que M. Polonceau avait quitté ses fonctions le 16 avril. Au reste, ces rapports, transmis à l'autorité supérieure, ne nous ont pas été communiqués; ils n'ont fait l'objet d'aucune observation même qui nous ait été adressée.

M. Boursel, journalier, tourneur de plaques : Le 8 mai, au moment du départ, j'ai entendu M. Gillet qui disait à Bontemps, qui était sur l'Éclair : Bontemps, tu sais que tu as 17 wagons? Dupin a dit à Georges, qui était devant lui : « Toi, si tu ne marches pas, avec ta bécanne, je te f... le fouet. »

M. l'avocat du Roi : Pourquoi cette machine fatiguait-elle Dupin?

Boursel : Je ne suis pas connaissait en mécanique, moi... Je ne suis qu'un mercenaire, un tourneur de plaques.

D. Savez-vous si le Mathieu-Murray avait été examiné? — R. Il y avait un homme chargé à chaque course de voir si rien ne manquait.

D. Savez-vous si ce jour-là il avait examiné le Mathieu-Murray? — R. Bien certainement; je me le rappelle fort bien maintenant.

L'audition des témoins est renvoyée à demain. L'audience est levée à cinq heures.

CHRONIQUE

DEPARTEMENTS.

LOIRET (Orléans). 23 novembre. — Un crime accompagné de circonstances inouïes, et consommé avec une incroyable audace, vient de jeter la consternation dans la ville d'Orléans. Voici les détails que nous transmet notre correspondance particulière :

« Lundi dernier, le nommé Boisselier, concierge et garçon de caisse au service de la banque d'Orléans, rue d'Orléans, devait faire opérer dans la journée le remboursement de plusieurs billets à ordre et effets de commerce s'élevant, dit-on, à une somme de dix à douze mille francs. Boisselier n'ayant pas reparu pour rendre ses comptes, on commença vers trois heures de l'après-midi à concevoir à la Banque quelques inquiétudes. L'absence de l'employé s'étant prolongée toute la journée, le soir on parlait vaguement de soustraction, même d'assassinat, commis avec guet-apens. La police, immédiatement avertie, prit ses mesures pour connaître la cause de cette disparition.

« On apprit bientôt qu'un étranger, qui était descendu le lundi matin à l'hôtel de l'Europe, rue de la Hallebarde, arrivant de Paris, avait été vu avec Boisselier, avec lequel il avait servi autrefois dans le même régiment. Boisselier, invité par lui à déjeuner, était entré dans l'hôtel de l'Europe le lundi matin, et depuis ce moment il n'avait pas reparu.

« Le directeur des Messageries Royales avertit l'autorité que le lundi à onze heures du matin un individu dont il donna le signalement, était venu retenir, sous le nom de Morelli, une place pour Paris. Vers une heure cet individu était revenu au bureau, déclarer qu'il partirait le soir même, mais qu'on le prendrait sur la route.

« D'un autre côté, un individu s'était également présenté, dans la journée de lundi, au bureau des messageries Lafitte et Caillard, accompagné d'une malle fort lourde que portait un garçon de l'hôtel de l'Europe, rien ne prouve que ce garçon ait reçu, conséquemment, cette preuve n'étant pas faite, il ne peut y avoir de culpabilité.

M. Blancheraye présente la défense de Lamy; il combat les dépositions des témoins qui sont venus parler de l'immoralité de son client, et il présente sous une autre forme le système présenté en second lieu par le défenseur de la femme Lamy.

Après des répliques vives et animées, l'audience est suspendue et renvoyée à sept heures du soir pour le résumé de M. le président et la délibération du jury.

A sept heures la Cour rentre en séance; M. le président fait avec impartialité le résumé de ces longs et difficiles débats.

A neuf heures moins un quart le jury entre dans la salle des délibérations; il en sort trois quarts d'heure après, rapportant une réponse négative à l'égard des trois accusés sur le premier chef, et affirmative à l'égard de tous sur le second chef. Des circonstances atténuantes sont admises en faveur de la femme Lamy seulement.

Après quelques minutes de délibération, la Cour rend un arrêt par suite duquel la fille Lamy et Lamy père sont condamnés à dix ans de réclusion et à l'exposition, et la femme Lamy à cinq ans de prison.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE PARIS (7^e chambre).

(Présidence de M. Perrot de Chézelles.)

Audience du 25 novembre.

AFFAIRE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE GAUCHE. — DÉPOSITIONS DES VICTIMES ET DES TÉMOINS DE L'ACCIDENT. (Voir la Gazette des Tribunaux des 22, 23, 24 et 25 novembre.)

Cette affaire qui, jusqu'à ce jour, s'était traitée péniblement au milieu des détails fastidieux techniques donnés par les hommes de la science, a pris aujourd'hui un intérêt tout nouveau par la déposition de plusieurs victimes de l'accident et des personnes qui en ont été témoins et y ont apporté des secours. Nous allons reproduire ces intéressantes dépositions dans tous leurs détails.

M. Chastagnet, maître de pension, rue d'Assas, n° 8 : Le 8 mai, à cinq heures et demie du soir, j'étais avec ma femme, ma fille, mon fils aîné et l'un de mes professeurs au chemin de fer de Versailles, rive gauche. Au moment où j'arrivai au débarcadère, il y avait une discussion entre les employés et un monsieur qui avait pris des billets pour une diligence et qui ne trouvait pas de place dans une voiture de cette espèce. Enfin il vint se placer dans un wagon couvert, tout près de nous.

avoir procédé sans doute à l'horrible mutilation nécessaire à ses projets.

« La maîtresse de l'hôtel nous a dit qu'elle était montée à la chambre de l'assassin probablement pendant qu'il faisait ces affreux préparatifs; elle portait un bouillon, et lui avait demandé à travers la porte s'il voulait être servi dans sa chambre. Non, avait-il répondu, je ne prends jamais rien chez moi, je descendrai dans un instant! En effet, au bout de quelques moments il paraissait dans la salle à manger de l'hôtel, y prenait un bouillon et bientôt après remontait à sa chambre avec un garçon qu'il chargea de la malle, dont le poids surprit celui-ci, et qui fut portée, comme nous l'avons dit, au bureau des Messageries Générales.

« En ce moment, rien sur la figure ni dans l'extérieur de cet homme ne trahissait le crime affreux qui venait de se rendre coupable. Il paraissait être fort tranquille et fredonnait même entre ses dents l'air : *A la grâce de Dieu!* Dans la chambre aucune trace très visible ne pouvait éveiller non plus les soupçons. Les marques de sang les plus apparentes avaient été soigneusement lavées; l'eau qui avait servi à cette opération avait été jetée ensuite dans la cendre de cheminée. Ce n'est que depuis que le crime a été connu qu'on a découvert dans cet appartement du sang caillé dans l'angle où l'assassin paraît avoir été consommé, dans les placards, dans les interstices des carreaux, des gouttelettes de sang nombreuses, mais presque imperceptibles sur le sol et sur les meubles de la chambre, enfin des linges sanglants entre les matelas du lit.

« Voici jusqu'à ce moment tout ce qu'il y a de certain au sujet de ce crime, dont on s'entretient avec effroi dans notre ville. Comment a-t-il été consommé, comment un homme de trente-huit ans, lesté et vigoureux comme l'était Boisselier, a-t-il pu être tué sans que, dans l'hôtel, on ait entendu ni ses cris, ni le bruit de la lutte entre la victime et le meurtrier, alors que les chambres voisines étaient habitées par des voyageurs, que la rue était pleine de monde, c'est ce qu'on ignore complètement, et il faut le dire, ce qu'il est impossible d'expliquer. On parle d'un coup de stylet qui aurait transpercé par derrière le malheureux Boisselier, et l'aurait subitement frappé de mort; on parle aussi de ces poisons actifs et subtils qui terrassent un homme à la seconde; mais tous ces bruits ne sont que des conjectures; l'avenir seul et l'arrestation du meurtrier pourront révéler cet effroyable mystère. L'autopsie du cadavre de Boisselier se fait en ce moment.

Il nous reste à dire maintenant ce qu'est devenu l'assassin après la consommation de son crime.

« Après avoir déposé sa malle et retenu sa place au bureau des Messageries, il a employé le reste de la journée du lundi à opérer une partie des recouvrements que Boisselier devait faire pour le compte de la banque d'Orléans. Il s'était en effet emparé de ces billets, qui avaient été évidemment la cause de l'attentat dont il s'était rendu coupable. Ces billets étaient à ordre, mais il répondait que Boisselier étant malade, il avait été chargé d'en toucher le montant à sa place. Comme on n'avait aucun soupçon on payait, et c'est ainsi qu'il put être bientôt en possession d'une somme de 5,000 francs. Ce misérable avait les mains teintes de sang. Plusieurs des billets présentés par lui étaient également tachés de sang, mais avec une audace incroyable il écartait tout soupçon en répondant aux observations qui lui furent faites à cet égard dans quelques maisons, qu'il s'était blessé à la main avec un canif et qu'il avait répandu beaucoup de sang.

« Soit que le temps lui ait manqué, soit qu'il ait craint d'éveiller les soupçons, l'assassin n'a pas encaissé le montant de tous les billets qu'il avait enlevés à Boisselier. Il s'est jeté dans un cabriolet de place et s'est fait conduire jusqu'à Artenay. Là il a soupé avec le conducteur, qu'il a payé largement, et qui est revenu à Orléans. Puis il a continué sa route jusqu'à Tours, où il a pris des chevaux de poste qui lui ont été fournis sur l'exhibition d'un passeport en règle.

« Jusqu'à présent nous n'avons aucun autre renseignement sur cet homme qui n'est point encore arrêté, mais que la police suit à la piste et dont le signalement a été transmis à toutes les brigades de gendarmerie et à la police de la capitale. Son nom de Morelli laisse penser qu'il est Italien. Toutefois, il était descendu à l'hôtel de l'Europe sous celui de Morelli. Est-ce son véritable nom? C'est ce qu'on ignore encore.

« Le malheureux Boisselier, dont la mort a été si affreuse, laisse une femme âgée de vingt-quatre ans seulement et un enfant en bas-âge. »

—SEINE-ET-OISE (Versailles), 19 novembre. — La Cour d'assises était saisie hier d'une grave affaire. Il s'agissait d'une tentative de meurtre commise par un braconnier.

L'accusé déclare se nommer Mathieu-Philippe Blavot, charpentier à Cormeilles, près Saint-Germain-en-Laye.

Nous reproduisons les faits tels qu'ils résultent de l'acte d'accusation :

Le 6 août dernier, vers minuit, le sieur Fortel, garde à cheval, accompagné du garde Leclerc, faisait une tournée dans la forêt de Saint-Germain; arrivé près des murs du parc de M. Lafitte, entendant frapper sur les cépees, il s'approche, et aperçoit un individu couché près d'une pièce de panneau; il se précipite sur lui en criant : « Arrête, brigand! » Au même instant un coup de fusil est tiré par un autre individu placé à dix pas; le malheureux garde reçoit la charge entière dans le bas-ventre; à cet instant il ordonne à Leclerc de tirer sur le malfaiteur, puis il tombe et s'évanouit.

L'individu, saisi, craignant que Leclerc n'exécute l'ordre qu'il venait de recevoir, se fait de suite reconnaître, en disant : « Ne tirez pas, papa, c'est moi! » C'était Deslauriers, fils du garde de ce nom, qui, pensant que son père accompagnait Fortel, s'était précipité sur lui pour le défendre. On le ramena à la maison, pour aller et 10 fr. pour revenir. Or, pour 20 fr. une voiture nous aurait conduits et ramenés en sûreté.

D. Avez-vous, Monsieur, souvent voyagé en chemin de fer? — R. J'ai été à Saint-Germain, à Versailles, par les deux rives, à Corbeil; j'ai aussi fait en Belgique quatre-vingt-dix lieues sur les chemins de ce pays.

D. Avez-vous jamais marché avec une vitesse semblable? — R. Oh ! non, Monsieur, je n'ai jamais été aussi vite.

D. Avec quelle vitesse marchiez-vous le 8 mai? — R. Dans mon approximation nous faisons bien vingt lieues à l'heure, c'est-à-dire que nous marchions avec cette rapidité que l'Annuaire du bureau des Longitudes compare à la vitesse d'une tempête.

D. Avec quelle vitesse aviez-vous marché précédemment sur les chemins de fer de France? — Avec une vitesse de dix à douze lieues au plus.

D. Avez-vous jamais été aussi vite sur le même chemin? — R. Non, Monsieur, je n'avais jamais vu une vitesse aussi extraordinaire.

D. Combien de chemin fait-on par heure en Belgique? — R. J'ai calculé qu'en Belgique le terme moyen de la vitesse est de huit lieues à l'heure.

D. Comment avez-vous fait ce calcul? — R. En prenant l'heure du départ et l'heure de l'arrivée. Ainsi pour aller de Bruxelles à Anvers, nous sommes partis à sept heures du matin et nous sommes arrivés à huit heures un quart; il y a environ quarante kilomètres.

D. Ainsi vous n'avez jamais été plus vite? — R. En partant nous allions très vite, la vitesse était excessive en route; elle était devenue extravagante en arrivant au lieu de l'accident.

D. Vous dites qu'on allait si vite qu'on ne voyait pas les arbres. — R. C'était à peine si on pouvait les distinguer des maisons; ils disparaissaient comme des fantômes.

D. Vous ajoutez qu'arrivé à Sèvres elle était extravagante. — R. Arrivé à Sèvres je n'ai eu que le temps de faire une phrase à ma femme, et l'accident est arrivé; je ne sais même pas si j'avais eu le temps d'achever ma phrase. Nous avons senti une violente secousse, et la secousse a précédé la destruction.

M. Darcier, employé, était dans le convoi de cinq heures et demie; il remarqua une vitesse extraordinaire. Après une ou deux secousses le grand choc eut lieu.

D. Dans quel wagon étiez-vous? — R. J'étais dans le deuxième ou troisième.

D. Vous étiez dans le premier wagon couvert. Avez-vous remarqué qu'on allait vite? — R. On allait avec une très grande vitesse, au point

