

MERCREDI 23 NOVEMBRE 1842

# GAZETTE DES TRIBUNAUX,

## JOURNAL DE JURISPRUDENCE ET DES DÉBATS JUDICIAIRES.

LE PRIX DE L'ABONNEMENT EST DE :

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

FEUILLE D'ANNONCES LÉGALES.

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<sup>e</sup> chambre).

(Présidence de M. Perrot de Chézelles.)

Audience du 22 novembre.

AFFAIRE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE GAUCHE.

L'audience est ouverte à onze heures un quart. Une demi-heure à l'avance, l'enceinte de la 7<sup>e</sup> chambre s'était remplie d'une foule considérable composée de membres du barreau, de curieux, des parties civiles, de parents des victimes, et des témoins, au nombre d'environ cinquante. On remarque aussi dans l'auditoire, avec une douloureuse émotion, quelques blessés amputés à la suite de la catastrophe.

Au pied du Tribunal sont les deux roues en fonte du *Mathieu-Murray* et l'essieu en fer forgé qui, en se brisant, a été la première cause de l'horrible événement. Sur le bureau est un modèle en petit de cette locomotive. Ce modèle a une longueur d'environ 40 centimètres.

Ainsi que nous l'avons dit hier, les prévenus sont au nombre de six; ce sont MM. Jules Bourgeois, administrateur délégué et de service; Bordet, directeur provisoire; Henri, chef du mouvement et chef de gare à Paris; Bricogne, ingénieur civil, directeur du matériel; Lamoinar, chef de gare à Versailles, et de Milhau, inspecteur du service. (Ce dernier marche à l'aide de deux béquilles: il a eu un bras et une jambe fracturés sur l'*Eclair*.)

M<sup>rs</sup> Paillet, Liouville, Jules Favre, Crémieux, Emmanuel Arago, Maud'heux et Desmarests se présentent pour les parties civiles.

Les défenseurs des prévenus sont M<sup>rs</sup> Philippe Dupin, Chaix-d'Est-Ange, Bethmont et Graud.

Après l'appel des témoins, M. le président interroge les prévenus.

D. Monsieur Bourgeois, reconnaissez-vous que vous étiez, à la date du 8 mai dernier, administrateur de service du chemin de fer de Versailles, rive gauche? — R. J'étais en effet administrateur de service à la date du 8 mai; mais il y a eu confusion quant à mes fonctions: je n'étais en quoi que ce soit chargé de la locomotion; jamais je n'ai donné aucun ordre à ce relatif; jamais je ne me suis mêlé de l'administration du chemin de fer en ce qui regarde la traction, la locomotion. J'étais occupé des affaires financières, de la correspondance avec M. le préfet, avec les ministres, des rapports avec la Banque, de tout ce qui a rapport à l'administration pure et simple du chemin de fer. Je représentais le conseil d'administration; je ne me suis jamais mêlé en quoi que ce soit du service de la voie.

D. N'avez-vous pas suppléé le directeur? — R. Jamais. M. le directeur était là.

D. Il résulte des délibérations du 15 avril 1841, que ces fonctions vous auraient été confiées et que vous auriez reconnu qu'elles vous étaient confiées. Par conséquent, vous en auriez été chargé à compter de 1841. — R. Je n'ai jamais pu me charger de ces fonctions. Mes précédents ne le permettaient pas; je n'avais aucune des connaissances préliminaires qui pouvaient me faire accepter ces fonctions, tandis qu'à tort peut-être j'avais la confiance que mes précédents me rendaient capable de toute autre chose.

D. N'étaient-vous pas chargé de proposer toutes les mesures nécessaires à prendre, soit pour le service, soit pour la sûreté des voyageurs? — R. Je n'ai jamais été chargé de cela.

D. Nous voyons dans les précédents de l'administration qu'à tel jour l'administrateur demande telle et telle chose, que le chef d'exploitation demande telle autre pour l'exploitation? — R. Je n'ai jamais rien demandé pour le service de la voie.

D. Vous vous trouviez cependant le 8 mai sur la gare? — R. Oui, Monsieur, j'y suis arrivé au moment du départ du convoi. C'était l'heure où l'affluence des voyageurs qui retournaient à Paris devait être le plus considérable. Les eaux venaient de jouer. Nous devions tous nous trouver là; nous pensions qu'il y avait quelque chose de plus indispensable encore que l'influence des fonctions, c'était l'influence morale; c'était de voir si tout le monde était à son poste. Pendant que j'exerçais cette influence morale à Versailles, un autre administrateur exerçait la même influence à Paris. Quant au service de la voie, je ne m'en suis jamais mêlé, je le répète, je ne pouvais le faire. Jamais je n'ai donné un seul ordre relatif à ce service. Les ordres généraux que j'avais à donner étaient toujours donnés par écrit. Il n'y a pas un seul de ces ordres signés de moi qui soit relatif au service de la voie.

D. Pourriez-vous nous dire quel était le matériel de l'établissement au 8 mai, et s'il avait été augmenté depuis l'organisation? — R. Il avait été considérablement augmenté en machines et en voitures; je ne sais pas de combien de locomotives, j'étais étranger à ce détail. Les employés chargés du service, de son mouvement, donneront ces renseignements; je n'ai jamais été appelé à faire des recherches à cet égard; jamais je ne me suis occupé de cela.

D. Il résulterait des renseignements donnés, que, dans le principe, il y avait environ douze machines; que, plus tard, on avait augmenté ce nombre de trois, et qu'à la date du 8 mai ce nombre était de seize. — R. Je le crois, mais je n'en sais rien.

D. Quant au nombre des voitures, a-t-il été augmenté? — R. Il avait été augmenté; mais je ne puis dire de combien de voitures: les hommes spéciaux de l'administration vous le diront. Il paraît que le nombre des voitures avait été augmenté de onze.

D. N'a-t-on pas fait savoir à l'administration que son matériel était insuffisant pour le service en général et principalement pour le service des dimanches et fêtes? — R. Jamais cette insuffisance n'a été constatée. Nous avions fait un service inouï de soixante-quatre départs avec douze machines. Nous avions ensuite eu un service de trente-deux départs avec seize machines.

D. Il résulte cependant de l'instruction que l'administration, par suite de gêne, aurait révoqué deux de ses machines. — R. Je suis étranger à ces détails.

D. Le 8 mai, le nombre des départs n'avait-il pas été fixé à soixante-sept? — R. Oui, Monsieur.

D. M. Henry, l'un des prévenus: Ce nombre des départs a été réduit de deux, qui n'ont pas eu lieu le matin aux premières demi-heures, à raison du mauvais temps.

M. l'avocat du Roi de Royer: Voici, au reste, la feuille de service du mois de mai: Départ de la semaine, 16 de Versailles, 16 de Paris. Dimanches: 26 de Versailles, 26 de Paris. Fêtes de Versailles, 33 de Paris, 34 de Versailles.

M. le président: Vous voyez que le service des départs avait été réglé par l'administration. Vous étiez donc une des quatre personnes ayant arrêté cet ordre de service; c'était là un service de traction, de locomotion? — R. Ce serait au conseil d'administration qu'il faudrait faire le reproche, et non à moi personnellement. Je n'ai ici que ma part de responsabilité.

D. Reconnaissez-vous que le convoi parti le 8 mai, à cinq heures et demie, était composé de 17 wagons, contenant 768 personnes, trainés par 2 locomotives, le *Mathieu-Murray*, machine à quatre roues, précédant l'*Eclair*, machine à six roues? — R. Je dois reconnaître qu'il en était ainsi; mais je ne puis dire que je le savais, je ne l'avais pas vu. J'étais arrivé à la gare au moment où on allait partir. J'avais été moi-même aux eaux. En arrivant, je trouvais le convoi prêt à partir. Je demandai à M. Bricogne si tout était en ordre. « Soyez tranquille, me répondit-il, Georges est là. »

D. Reconnaissez-vous qu'arrivé à la distance de Bellevue, les machines étant sorties des rails, le convoi s'est arrêté, les voitures ont été fracassées, et que de déplorables accidents sont arrivés? — R. Il faut bien que je le reconnaisse; mais je n'y étais pas. Je n'en ai eu qu'une connaissance indirecte.

D. Quant à l'accident en lui-même, vous le reconnaissez. Il n'est que trop vrai que 53 personnes ont péri, et que 109 personnes ont été blessées. Indépendamment du reproche qui vous est adressé, à raison de ce que la machine à 6 roues aurait été attelée derrière la machine à 4 roues, la prévention vous reproche encore d'avoir marché avec une vitesse extraordinaire. — R. Cela ne me regarde pas. Je ne crois pas que cela ait eu lieu, mais je ne puis répondre.

D. Vous étiez présent au départ? — R. Oui, Monsieur, mais je vous ai dit comment j'y étais, et quand j'y étais arrivé. Il y avait là, présents à la gare, deux ingénieurs, MM. Bricogne et Perdonnet. Je devais m'en rapporter à leur savoir bien reconnu. Si j'avais donné des ordres, eux étant présents sur les lieux, il n'y aurait pas assez d'expressions pour déverser le blâme sur moi. Je n'étais pas chargé de ce service, je ne pouvais en être chargé; je ne devais rien faire.

D. La prévention s'appuie sur ce que Georges le mécanicien s'était plusieurs fois plaint de l'emploi du *Mathieu-Murray*, et avait, le jour même de ce déplorables événement, manifesté des inquiétudes? — R. Jamais, jamais il n'a fait entendre ces plaintes.

D. N'auriez-vous pas recommandé d'aller vite? — R. J'ai seulement recommandé la prudence; M. Bricogne me répondit à cette recommandation: « Soyez tranquille! Georges est dessus. » C'était pour nous une considération grave, un motif d'être tranquilles.

D. Un témoin a déclaré avoir entendu un monsieur décoré (M. Bourgeois est chevalier de la Légion d'Honneur) qui disait à un employé: « Allez vite, il faut ramener les wagons pour le prochain convoi. » — R. On m'a déjà dit cela dans l'instruction, et j'ai prié M. le juge d'instruction de me confronter avec ce témoin; on ne l'a pas fait.

M. l'avocat du Roi: Il est assigné comme témoin.

M. Bourgeois: Je n'ai jamais rien dit de semblable, je l'affirme; j'affirme même que j'avais dit le contraire. Je ferai aussi observer qu'il est impossible d'aller vite avec une seconde machine qui fait l'office de frein.

D. Il paraît que vous alliez à pleine vapeur? — R. Je suis étranger à tous ces détails. Je ne pourrais répondre que sans savoir, et comme le public, qui pense qu'on va à pleine vapeur quand une machine lâche sa vapeur; ce qui est cependant le contraire, puisque la vapeur n'agit pas dans ce cas sur le mécanisme.

D. Il paraît cependant que vous aviez besoin de ramener les wagons de Paris, puisque les salles d'attente étaient remplies et qu'il n'y avait plus que trois wagons dans la gare? — R. C'est une erreur. Les convois partant de Paris à cinq heures et demie, six heures et six heures et demie devaient ramener les wagons des précédents départs de Versailles. Vous voyez donc qu'on n'avait pas besoin d'aller vite pour avoir des wagons pour le service de six heures.

M. l'avocat du Roi: Quel était votre traitement?

M. Bourgeois: Je remercie M. l'avocat du Roi de m'avoir adressé cette question, car il y a une chose dans l'acte de mise en prévention qui avait été très pénible pour moi. On y dit que l'administrateur n'a pas fait son devoir, bien qu'il ait été largement rétribué; la société, en assemblée générale, avait accordé une indemnité de 4,000 fr. par mois à l'administrateur de service. Un de mes collègues a été nommé administrateur; il a touché les 4,000 fr. Un second administrateur lui a succédé; il a également touché 4,000 fr. Lorsque j'ai pris les fonctions d'administrateur de service, j'ai fait réduire ces 4,000 fr. à 500 fr. Je pouvais très bien toucher 4,000 fr. d'indemnité comme mes deux prédécesseurs, je n'ai voulu que 500 fr. Mes prédécesseurs avaient 4,500 fr. de frais de bureau, de déplacements, je n'ai voulu que 500 fr.

D. N'êtes-vous pas resté seul avec M. Polonceau pour remplir les fonctions de directeur? N'est-il pas vrai encore que Polonceau s'étant retiré, une délibération déclara que vous restiez seul, et je cite textuellement, investi des fonctions que vous partagez antérieurement avec Polonceau? — R. Je suis resté seul pour tout ce qui avait rapport à l'administration. Ainsi, s'il s'agissait de rapports avec la Banque, c'était moi, moi seul qui écrivais à la Banque, qui signalais; seul aussi j'écrivais aux ministres. Le conseil avait entendu par là me décharger complètement de tous les détails de l'exploitation, que je n'aurais jamais acceptés.

M. l'avocat du Roi: Polonceau a dit qu'il était sous vos ordres. — R. S'il était sous mes ordres, il n'avait pas besoin d'avoir entré au conseil. Il était donc resté chargé de l'administration matérielle, à laquelle je n'étais en aucune façon appelé par mes précédents.

M. Liouville, avocat de Toulmouche, partie civile: M. Bourgeois a dit que la deuxième machine mise avec le *Mathieu-Murray* avait été mise au convoi comme frein; qu'a-t-il voulu dire par là?

M. Bourgeois: Je suis tout à fait étranger à la locomotion; je ne connais rien de la science mécanique. MM. Bricogne et Perdonnet sont des ingénieurs connus; c'est à eux qu'il faudrait adresser cette question, et non pas à moi.

M. Liouville: Vous avez dit que cette machine avait été mise comme frein?

M. Bourgeois: J'ai dit que, dans mon opinion, l'*Eclair*, comme étant la plus forte machine, devait être employé comme frein.

M. Bethmont, l'un des avocats des prévenus: Lorsqu'on interrogera M. Bricogne, il répondra à cela.

On passe à l'interrogatoire de M. Bordet.

D. M. Bordet, vous étiez directeur provisoire du chemin de fer, au 8 mai? — R. J'étais chef d'exploitation. Le 8 avril précédent, on m'avait conféré ce titre, et j'en ai exercé les fonctions à partir du 16.

D. En quoi consistaient ces fonctions? — R. Dans la surveillance de la voie, de la locomotion, des ateliers, en un mot de tout le service.

D. Qui vous donnait des ordres? — R. J'étais sous les ordres de M. Bourgeois; je ne veux pas dire par là que je les aie reçus directement de lui; mais toutes les fois qu'il s'agissait d'une chose importante, je ne m'en chargeais pas sans prendre les conseils de M. Bourgeois.

D. Pour le service du 8 mai, est-ce M. Bourgeois qui vous a donné des ordres? — R. Non, Monsieur.

D. Qui vous en a donné? — R. Tous les employés avaient leurs fonctions spéciales; il en était toujours de même; c'était un ordre de service organisé depuis longtemps. L'année précédente, le jour correspondant

au 8 mai 1842, c'est-à-dire le 8 mai 1841, nous avions 22,000 voyageurs, et malgré ce nombre considérable on n'a pas fait autre chose que ce qui a été fait le 8 mai 1842.

D. Quelle est la personne qui a donné l'ordre de mettre le *Mathieu-Murray* en tête du convoi? — R. Ce ne peut-être que M. Bricogne ou le chef de gare de Versailles. Ce n'est pas ma spécialité; je ne suis pas ingénieur. Le directeur du matériel, qui est en même temps ingénieur civil, devait savoir pour quel motif on agissait ainsi.

M. le président: C'est qu'il paraissait qu'il y avait danger à mettre une machine plus faible devant une forte?

M. Bordet: Cela a toujours été fait ainsi; c'est un système adopté par tous les ingénieurs. J'aurais même trouvé mauvais qu'on placât ainsi le *Mathieu-Murray*, que je n'en aurais pas fait l'observation.

D. Pourquoi a-t-on employé une seconde locomotive, puisque l'*Eclair* suffisait à remorquer le convoi? — R. Je ne crois pas qu'une seule machine eût suffi à remorquer 17 wagons, surtout pour arrêter le convoi à un moment donné.

M. le président: Cependant, et c'est un fait constaté, l'*Eclair* suffisait; et il résulte même du rapport des experts que, par la pente du terrain, le convoi pouvait faire 8 lieues à l'heure sans machine.

M. Bordet: Les ingénieurs vous répondront à ce sujet.

D. Savez-vous si le *Mathieu-Murray* était une machine vicieuse? Georges, à ce qu'il paraît, s'en serait plaint plusieurs fois; quelques personnes ont dit aussi qu'elle avançait lorsqu'on voulait qu'elle reculat? — R. Je n'ai jamais entendu Georges se plaindre du *Mathieu-Murray*. Quant à ceux qui auraient dit que cette locomotive allait en avant quand on voulait qu'elle allât en arrière, je crois qu'ils n'entendent rien à cela.

M. le président: Il y a des employés mêmes de l'administration qui l'ont dit.

M. Bordet: Ces employés sont des tourneurs de plaques, des ouvriers qui ne comprennent rien à la mécanique.

D. Le 6 ou le 7 mai, a-t-on visité le *Mathieu-Murray* en même temps que les autres machines? — R. Le 6 ou le 7 mai, M. Achille Fould est allé dans les ateliers avec Georges et M. Bricogne; ces Messieurs ont passé la revue de toutes les machines, et ont affirmé que toutes étaient en bon état.

M. le président: Précisément le *Mathieu-Murray* ne se trouvait pas, dans l'origine, devoir faire partie des machines le 8 mai; il a été mis au lieu et place de la locomotive *la Seine*, qui avait éprouvé un accident dans la nuit du 7 au 8. — R. Il était tout aussi bien en état que la *Seine*. On s'en est servi parce que le besoin s'en est fait sentir tout à coup, en raison de l'affluence des voyageurs.

D. Au moment du départ du convoi, n'a-t-on pas recommandé aux conducteurs d'aller vite? — R. Du tout; j'étais sur le trottoir à l'instant du départ, et je n'ai rien entendu de semblable.

M. Bethmont: M. Bordet n'a-t-il pas eu occasion de venir, le 8 mai, à Versailles, à quatre heures, et sur quelle machine y est-il venu?

M. Bordet: Apprenant qu'il y avait à Versailles encombrement de voyageurs, j'ai cru devoir m'y transporter pour surveiller le service. Dans ces cas-là, je monte toujours sur une machine pour exercer ma surveillance sur la route. Le 8 mai je me suis rendu à Versailles sur le *Mathieu-Murray*.

D. Avez-vous senti quelque oscillation, quelque choc? — R. Du tout. Dans ce trajet, le *Mathieu-Murray* était-il en tête? — R. Oui, Monsieur, en tête d'une machine à 6 roues.

D. Et vous n'avez rien senti? — R. Rien, absolument rien. Si j'avais senti la moindre oscillation, je me serais bien gardé d'employer cette locomotive, sans en parler à M. Bricogne.

M. Bethmont: Il est dit, dans l'ordonnance de renvoi, que, de l'interrogatoire, il résulte la preuve que le service avait été établi sans que le *Mathieu-Murray* figurât. J'ai l'ordre de service entre les mains, et je vois que le *Mathieu-Murray* figure le dixième, et non pas le treizième comme supplantant une machine qui aurait manqué.

M. de Royer, avocat du Roi: Il est porté le treizième sur la feuille de service que j'ai sous les yeux.

M. Bordet: J'en ai une où il figure au n° 10.

M. de Royer: Celle qui est entre mes mains est la feuille originale, et elle est portée le treizième.

M. Bethmont: J'ai aussi l'original, moi, car il est mouillé de la vapeur de l'événement; il a son timbre, celui-là. Il a aussi été avancé dans l'instruction que la machine *la Seine* avait manqué ce jour-là, elle a été ramenée par suite d'un accident arrivé la nuit.

M. de Royer: Précisément, et on a mis à sa place le *Mathieu-Murray*.

M. Bethmont: Il sera constaté que le *Mathieu-Murray* est sorti le matin, et qu'ainsi il n'était pas porté le treizième.

M. de Royer: *La Seine* a été renvoyée à huit heures du matin; et comme elle figurait sur la feuille, on l'a remplacée par le *Mathieu-Murray*.

M. Bethmont: Il résultera de nos feuilles de service que le *Mathieu-Murray* était préparé pour servir en cas de besoin.

On passe à l'interrogatoire de M. Henri.

M. le président: Monsieur Henri, comme chef de service, vous étiez chargé, le 8 mai, du placement des machines?

M. Henri: J'ai fait, le mercredi, la demande de toutes les machines en état de servir. Le samedi, M. Bricogne m'envoya la feuille de traction, qui comprenait seize machines. M. le juge d'instruction a voulu me faire convenir que le *Mathieu-Murray* avait remplacé la *Seine*; je n'ai appris que la *Seine* était blessée que dans la journée du 8, et déjà le *Mathieu-Murray* avait été désigné pour faire le service.

M. le président: M. Bricogne ne vous avait indiqué que quatorze ou seize machines; et le *Mathieu-Murray* n'en faisait pas partie. — R. J'avais demandé qu'on m'envoyât toutes les machines en état de fonctionner, et le *Mathieu-Murray* m'a été envoyé avec les autres.

D. Il résulte de toute l'instruction que vous ne pouviez pas ignorer que le *Mathieu-Murray* était vicieux. — R. La construction des machines ne me regarde en rien, et je ne devais pas m'immiscer dans des détails de ce genre. Les fonctions qui m'étaient attribuées n'exigeaient pas ces connaissances-là.

D. Comme chef du mouvement, vous deviez avoir la connaissance spéciale des machines? — R. Du tout.

M. le président: Vous comprenez que l'ignorance, en pareil cas, ne peut être un motif d'excuse.

M. Henri: J'ai entre les mains une attestation de tous les ingénieurs et directeurs de chemins de fer de France, et qui déclarent que mes fonctions n'exigeaient pas ces connaissances spéciales.

D. A quelle heure bien précise le convoi est-il parti? — R. Je ne puis le dire d'une manière précise, mais la feuille de service doit en faire mention.

M. Bethmont: Il est parti à cinq heures et demie.

M. le président: C'est à d'autant plus d'importance que les deux par-

ties s'en emparent. En effet, les deux convois s'étant croisés à moitié chemin, il est nécessaire de connaître le moment juste du départ de celui de Versailles, pour fixer la vitesse qui lui était imprimée. Il faut savoir si tous deux sont partis à la même heure.

M. de Royer : Vous avez dit dans l'instruction : « Je crois qu'il est parti à cinq heures et demie, et peut-être quelques minutes en avance. »

M. Henri : J'ai dit : je crois, mais il m'est impossible de l'affirmer.

M. Emmanuel Arago dépose des conclusions au nom des époux Hetzer, dont la fille, âgée de treize ans, a péri dans l'événement.

M. Béril présente des conclusions semblables au nom de M. Troup, dont la femme a péri dans la diligence qui portait M. l'amiral Dumont-d'Urville et sa famille.

M. le président, à M. Troup : Avez-vous, Monsieur, quelques explications à fournir au Tribunal ?

M. Troup : Au moment du départ, nous sommes arrivés, et nous croyions ne pas pouvoir partir. Nous ayons pris des billets de diligences, et je m'étais disputé avec l'employé, qui voulait nous mettre dans des wagons. Enfin on nous plaça dans la seconde diligence. Depuis ce moment je n'ai rien vu. J'étais placé non loin de M. l'amiral Dumont-d'Urville, que j'ai bien reconnu.

D. Avez-vous été blessé ? — R. J'ai eu le pied écrasé ; je suis resté au lit six semaines, et depuis quatre mois je marche avec des béquilles. J'ai perdu ma femme, et ma sœur est dans un état déplorable.

D. Quelles sont les blessures qu'elle a reçues ? — R. Il existe un certificat qui l'établit.

D. Quels sont les dommages-intérêts que vous réclamez ? — R. Je m'en rapporte à la somme que fixera M. Béril.

M. Bethmont : Le témoin a dit qu'il était placé près de M. Dumont-d'Urville. Ce dernier n'a-t-il pas été effrayé de la vitesse du convoi ?

Le témoin : En effet, au commencement, M. Dumont-d'Urville s'est préoccupé un instant de la rapidité du convoi. Il était placé à gauche, en face de son fils. Il a dû être écrasé contre la paroi de la diligence, car le côté où il se trouvait a été fort aplati. Je l'ai vu couvert de flammes.

D. Qu'a-t-il dit ? — R. Rien. Ma sœur porte au bras la cicatrice des ongles de Mme Dumont-d'Urville. Quelques instants auparavant, M. Chevards s'était écrié : « Nous sommes perdus ! »

D. Quelles personnes n'ont-elles pas signalé la vitesse du convoi ? — R. Oui, Monsieur, entre autres deux jeunes gens, qui ont dit avoir été témoins, l'année précédente, d'un enfant écrasé à la gare de Versailles, et qui ont ajouté que jamais ils n'avaient vu aller si vite.

D. A quel moment cette rapidité a-t-elle été remarquée ? — R. En partant de Versailles. Il nous était impossible de distinguer les cantonniers placés sur la route, non plus que les arbres. Tout formait une masse confuse.

M. de Royer : Savez-vous dans quelle voiture vous étiez placé ? — R. Nous étions bien certainement dans la seconde diligence, mais je ne sais si c'était dans la seconde ou dans la troisième caisse.

M. de Royer : C'est que les deux jeunes gens dont vous parliez tout à l'heure auraient dit qu'ils étaient seuls dans le coupé avec l'amiral Dumont-d'Urville et sa famille.

M. Troup : Je ne crois pas ; je suis bien sûr d'avoir reconnu l'amiral, d'après les portraits que j'avais vus de lui. Madame Dumont-d'Urville portait un cachemire d'un grand prix ; ma sœur l'a même remarqué.

On passe à l'interrogatoire de M. Bricogne.

D. Comme ingénieur civil et directeur du matériel, vous étiez, Monsieur, chargé de surveiller les locomotives ? — R. Oui, Monsieur.

D. Le 6 ou le 7 mai, avez-vous assisté à la revue des machines ? — R. La semaine précédente, j'en avais fait la revue avec Georges, et elles avaient été toutes mises en état.

D. Savez-vous si le Mathieu-Murray était en état le jour de l'accident ? — R. Parfaitement. Le mois précédent il avait fait le service pendant vingt-six jours, et une machine qui fonctionne vingt-six jours dans un mois est nécessairement excellente.

D. Valait-elle les autres ? — R. Oui, Monsieur.

D. Vous êtes-vous aperçu qu'elle vacillait ? — R. Les machines à quatre roues vacillent toujours plus que celles à six ; mais ces vacillations n'avaient rien d'inquietant.

D. Est-ce vous qui avez donné l'ordre d'ajouter à l'Eclair le Mathieu Murray ? — Non, Monsieur, j'étais à Versailles quand cet attelage s'est fait ; mais je l'ai vu et je n'ai fait aucune observation. J'ai trouvé cet attelage très bon.

M. le président : Quelques personnes ont déclaré qu'il y avait imprudence à faire marcher une machine à quatre roues devant une machine à six. — R. Je ne pense pas que ce soient des ingénieurs qui aient pu déclarer une pareille chose.

M. le président : Ce sont cependant des ingénieurs qui l'ont déclaré.

M. Bricogne : Il serait important de la questionner à ce sujet ; ce qu'il y a de certain, c'est que l'on a toujours agi ainsi.

D. Cependant il paraît que le matin le Mathieu-Murray aurait été placé différemment ? — R. Je n'ai pas connaissance de cet attelage.

D. Savez-vous si l'on a fait souvent des réparations au Mathieu-Murray, si l'on a changé ses essieux ? — R. Les essieux n'ont pas été changés.

M. le président : C'est que les experts ont dit qu'il était important que les essieux d'une machine fussent souvent changés.

M. Bricogne : Ont-ils fixé le nombre de kilomètres ? Il faut se baser sur le nombre de kilomètres parcourus sur tous les chemins de fer.

M. Bethmont : Le Mathieu-Murray a parcouru 26,000 kilomètres, et nous avons des renseignements qui justifient que des machines ont parcouru 80,000 kilom. sans que l'on changeât leurs essieux. L'essieu de l'Eclair ne s'est pas rompu, et cette locomotive avait 36,000 kilomètres de parcours.

D. Avez-vous entendu que l'on ait recommandé aux conducteurs d'aller vite ? — R. Bien au contraire, j'ai entendu qu'on leur recommandait d'aller d'une vitesse raisonnable. Je devais moi-même monter sur le Mathieu Murray ; mais on m'a dit que Georges était là, et j'ai été tranquille.

M. le président : Il résulterait de quelques témoignages de l'instruction que Georges avait des craintes, et qu'il avait voulu monter sur la machine pour remédier à ce qui pourrait arriver... Pourquoi le Mathieu-Murray a-t-il été mis en tête ? — R. Je n'en sais rien ; le chef de gare l'a mis sans doute à cause du grand nombre de voyageurs.

M. de Royer : Il paraît prouvé que, par suite du mauvais état de quelques machines, on ne pouvait employer que le Mathieu-Murray. — R. Nous en avions plusieurs autres.

M. le président : Il n'y avait, à Versailles, à cette heure-là, qu'une seule machine avec le Mathieu-Murray, et elle était également à quatre roues.

M. Bricogne : J'avais quinze machines en état ; dans la nuit la Seine a manqué ; il m'en restait donc quatorze.

M. l'avocat du Roi donne lecture d'un passage de l'interrogatoire de M. Henri, dans lequel ce chef du mouvement dit qu'il a donné le nom des douze machines qui devaient faire le service, et qu'il a demandé, et que le Mathieu-Murray n'en faisait pas partie.

M. Henri : J'aurai, si j'ai répondu cela, mal compris la question que m'adressait M. le juge d'instruction. Je n'ai pas pu dire que j'avais demandé douze machines, puisqu'il est vrai que j'ai demandé toutes celles qui étaient en état, pour les employer selon les exigences du service.

M. de Royer : Deux témoins confirment cette partie de l'interrogatoire de M. Henri. L'un, Dufresne, mécanicien, dit que douze machines seulement avaient été mises en état la veille ; Duriez, autre mécanicien, fait une déclaration semblable. Ainsi, ce n'est que quand la Seine a manqué que l'on a songé au Mathieu-Murray pour la remplacer.

On passe à l'interrogatoire de M. Lamoninari.

D. Comme chef de gare, vous étiez chargé de surveiller le service, et la prévention vous impute d'avoir composé le convoi en mettant seulement deux ou trois voitures à frein au lieu de quatre ? — R. D'abord, on a tort de dire deux ou trois ; j'en ai mis trois. Je ne pouvais pas en mettre quatre. L'ordre du jour du service m'imposait l'obligation de prévenir les conducteurs, et c'est ce que j'ai fait en leur disant : « Faites attention que vous n'avez que trois voitures à frein. »

D. Est-ce vous qui avez donné l'ordre de composer le convoi tel qu'il l'était ? — R. Oui, Monsieur ; j'ai donné l'ordre de mettre le Mathieu-Murray en tête, à cause de la grande quantité de voyageurs. J'ai placé

les machines comme je le devais, comme on me l'avait toujours dit : toujours la petite en avant.

D. A quel usage étaient destinées ces deux machines ? — R. La petite devait servir seule à traîner le convoi, et la grande à arrêter aux stations et à faire frein.

D. Ainsi, l'Eclair était là seulement pour arrêter ? — R. Elles devaient arrêter toutes deux, mais l'Eclair ne devait point contribuer à la marche.

D. Il a été constaté que l'Eclair était en pleine vapeur ? — R. Cela ne me regarde pas.

D. Savez-vous si les machines avaient été visitées comme elles devaient l'être ? — R. Cela n'était pas de ma compétence.

M. le président : Vous avez déclaré d'une manière positive, dans l'instruction, qu'elles avaient été soigneusement visitées le samedi ? — R. Oui, dans la gare. Les mécaniciens doivent examiner les machines à tous les départs.

M. Bethmont : Un témoin qui sera interrogé, le nommé Vancamp, a dit que c'était lui qui, comme mécanicien, avait visité le Mathieu-Murray, entre quatre heures et demie et cinq heures et demie.

D. Avez-vous exercé une surveillance active sur tous les employés de l'administration ? — R. Oui, Monsieur.

M. le président : C'est qu'il résulte des renseignements que des employés se seraient absentés.

M. Lamoninari : Je n'en sais rien ; la surveillance n'est pas assez facile dans une gare aussi étendue que la nôtre pour que je puisse m'apercevoir qu'un employé s'absente.

On passe à l'interrogatoire de M. de Milhau.

D. Quelles étaient les fonctions qui vous étaient attribuées ? N'étiez-vous pas chargé de surveiller particulièrement le convoi à son départ, et même pendant sa marche ? — R. J'étais chargé de veiller à ce que les employés fissent bien leur service, à ce que les bagages fussent placés ; j'étais aussi chargé de la comptabilité. Le reste ne me regardait pas.

D. Savez-vous si le Mathieu-Murray était compris dans le service du 8 mai ? — R. Il y était compris.

D. Savez-vous pourquoi cette machine a été ajoutée à l'Eclair ? — R. Non ; je venais d'arriver à Versailles au moment même où je pris place sur l'Eclair.

D. Savez-vous si, au moment du départ, Georges aurait témoigné quelques craintes ? — R. Jamais Georges ne m'a rien dit qui pût me le faire croire.

D. Pourriez-vous nous dire comment la catastrophe est arrivée ? — R. Je ne puis donner aucun détail ; tout a été accompli avec trop de rapidité.

M. le président : Il résulterait du rapport des experts que l'événement doit être attribué à la rupture d'un ressort et à la vitesse de la locomotion.

M. de Milhau : Le convoi allait de sa vitesse ordinaire.

M. le président : De nombreux témoins, dont quelques-uns ont l'habitude des chemins de fer de l'Angleterre et de la Belgique, ont dit qu'ils n'avaient jamais vu aller si vite ; ils ont dit ajouté qu'il leur semblait voler dans l'air ; ils ont dit enfin que, sur le chemin, plusieurs personnes avaient crié au conducteur d'arrêter, parce qu'il compromettait la vie des voyageurs.

M. de Milhau : Je n'ai rien entendu de semblable ; seulement, en sortant du pont de Bellevue, j'ai remarqué quelque désordre dans la marche du convoi, et j'ai prévenu Georges.

D. Savez-vous si, en ce moment, l'essieu était déjà cassé ? — R. Je l'ignore.

D. Les experts ont dit que la vitesse était une des causes de l'accident ? — R. A l'ancienne station de Sèvres, j'ai tiré ma montre, et j'ai vu que nous avions effectué ce parcours en sept minutes.

D. Combien cela ferait-il jusqu'à Bellevue ? — R. 15 minutes.

D. Des témoins ont déclaré qu'on était arrivé à Bellevue en 6 ou 7 minutes. — R. Je puis affirmer que c'est une erreur.

M. de Royer : Quelle est la blessure que vous avez reçue ? — R. J'ai eu l'épaule droite démise et l'astragale du pied cassé ; j'ai eu, de plus, le corps tout contusionné.

D. Combien de temps avez-vous été malade ? — R. J'ai gardé le lit trois mois et demi ; et aujourd'hui, comme vous le voyez, je ne puis marcher qu'à l'aide de deux béquilles.

M. le président : Vous avez dit que vous croyiez, sans toutefois pouvoir l'affirmer, que le mécanicien Bontemps avait changé la marche de l'Eclair, ce qui voudrait dire qu'il avait porté en arrière la vapeur qui était en avant ? — R. Je n'en sais rien ; je n'ai donc pas pu le dire.

D. Avez-vous, Monsieur, d'autres renseignements à donner au Tribunal ? — R. Non, Monsieur ; gravement blessé moi-même, j'ai entendu des cris, voilà tout.

D. Quoique blessé, n'avez-vous pas continué à donner des ordres ? — R. Oui, Monsieur le président ; j'ai tâché d'indiquer où il fallait porter des secours ; j'ai recommandé la plus grande promptitude, le plus grand concours dans l'action des employés ; j'ai tiré bien vite de ma poche la clé qui fermait les portières en ordonnant qu'on s'empressât de les ouvrir.

M. le président : En effet, Monsieur, et c'est une justice que nous sommes heureux de vous rendre, l'instruction constate que vous avez conservé au milieu de l'événement, et malgré vos souffrances, toute la présence d'esprit possible.

M. Joly, avocat, dépose des conclusions en intervention au nom de soixante-dix actionnaires du chemin de fer, pour voir dire que les dommages-intérêts qui pourront être accordés aux parties civiles seront supportés par les administrateurs seulement, et ne tomberont point à la charge de la société ; M. Joly demande qu'en tout cas le Tribunal réserve aux actionnaires sus-énoncés tous leurs droits et actions contre les administrateurs de la société.

M. Bethmont : Si cette étrange demande, dont nous nous doutions, nous eût été connue à l'avance, nous aurions pu prendre des conclusions et la combattre. Nous demandons tout simplement que les soixante-dix actionnaires dont s'agit ici soient purement et simplement déclarés non recevables, et renvoyés à se pourvoir devant la juridiction arbitrale, seule compétente pour connaître de leurs prétentions.

Ensuite, il faudrait, ce me semble, que les noms de ces soixante-dix actionnaires soient connus, qu'on sache combien ils ont d'actions, quels sont les numéros de ces actions. Lorsque nous connaissons ainsi ceux qui interviennent, nous verrons si nous n'avons pas nous-mêmes une action reconventionnelle à exercer contre eux ; nous discuterons leurs droits, et nous verrons si la juridiction arbitrale n'est pas la seule qu'ils puissent saisir. Les administrateurs du chemin de fer ne sont pas en cause ; il est donc impossible que l'on puisse les frapper d'une responsabilité éventuelle.

M. Joly déclare que les actionnaires qu'il représente ont justifié de leurs actions, et il persiste dans ses conclusions en intervention.

M. Dupin s'oppose vivement à l'admission des conclusions, attendu que la juridiction correctionnelle ne peut être saisie que d'un délit, et que les actionnaires intervenans ne peuvent justifier d'aucun délit qui saisisse le Tribunal.

M. de Royer adopte pleinement les motifs développés par M. Bethmont et Philippe Dupin, et conclut au rejet de l'intervention des actionnaires.

Le Tribunal se retire dans la chambre du conseil pour en délibérer. Au bout d'une heure il reprend audience, déclare les actionnaires non recevables, et les condamne aux dépens chacun en ce qui le concerne. On commence l'audition des témoins.

M. Martinet, commissaire de police, à Meudon : Le 8 mai, j'avais été invité à dîner chez M. le maire de Meudon. Je m'y rendis. A cinq heures et demie, nous allions nous mettre à table, lorsque nous entendîmes un bruit extraordinaire venant du chemin de fer. Tout-à-coup, la domestique entra et nous dit, d'un air effaré, qu'une catastrophe venait d'arriver au convoi. Nous nous levâmes de table aussitôt. Je dis à M. le maire, qui est en même temps docteur en médecine, de prendre sa trousse et de venir bien vite avec moi sur le lieu de l'accident qui nous était signalé.

Je donnai aussitôt les ordres que nécessitait la circonstance ; je m'informai si des drapeaux rouges avaient été déployés sur le chemin de Versailles et sur celui de Paris ; j'essayai moi-même de tirer de la four-

naine Mme Peysselon, M. Albinet et d'autres ; mais tous mes efforts furent inutiles. Ces faits sont relatés dans mon procès-verbal. Si Monsieur le président veut bien me faire des questions, j'y répondrai.

M. le président : Savez-vous quelque chose sur l'accident en lui-même et sur les causes qui l'ont produit ?

M. Martinet : Je n'ai pas vu le convoi s'arrêter ; je ne suis arrivé que trois minutes après.

D. Avez-vous examiné les lieux ? — R. Oui, Monsieur.

D. Avez-vous fait l'inspection des rails ? — R. Oui, Monsieur, le président ; j'ai fait cette inspection en présence de M. Lebas, ingénieur. M. Lebas a constaté la trace du dévoiement des roues sur les traverses excentrées ; il a donné l'ordre de découvrir le sable, et il a vu la trace des roues à cent mètres du point où le convoi a été arrêté.

D. Avez-vous vous-même constaté immédiatement le point où le convoi s'était arrêté ? — R. Oui, Monsieur le président ; j'étais avec un élève ingénieur, M. Mathias.

D. Avez-vous reconnu, plus tard, que l'essieu était à la même place qu'ou vous l'aviez trouvé ? — R. M. Lebas n'est arrivé que plus tard, et l'essieu avait été enlevé par ordre de M. le procureur du Roi. Mais je l'avais vu en diagonale à cent mètres du lieu où le convoi s'est arrêté.

D. Pourriez-vous déterminer positivement le point où l'essieu s'est trouvé ? — R. Non ; mais mon procès-verbal constate l'endroit où il s'est brisé.

D. Avez-vous remarqué les bornes ? — R. C'est à un endroit où se trouvent trois acacias. Il y a juste 100 mètres de l'endroit où il s'est brisé et le point où le Mathieu-Murray s'est abattu.

M. de Royer : Quand avez-vous vérifié ce fait ? — R. Le lendemain matin, vers dix heures.

D. M. Bineau était-il déjà arrivé ? — R. Oui, Monsieur.

M. Piat, âgé de 46 ans, brigadier de gendarmerie en résidence à Meudon : J'étais de service à la station de Meudon. Le convoi du chemin de fer parti de Versailles à cinq heures et demie passa devant moi. Lorsqu'il fut passé, je le suivis avec le surveillant. Nous marchions derrière à quelques pas. Je n'étais pas très loin quand l'événement eut lieu. Nous courûmes aussitôt pour porter secours. Je remarquai tout d'abord que l'une des roues du Mathieu-Murray était enfoncée dans le sable. Le premier wagon découvert qui suivait s'était brisé ; mais, ayant passé par dessus les deux machines, il avait jeté ses voyageurs sur la berge. Le tender de l'une des deux machines était brisé et enfoncé. Les voyageurs du premier wagon furent évacués par eux-mêmes. Les deux wagons suivants étaient sur les machines renversées avec leurs compartimens brisés.

D. Etiez-vous seul en ce moment ? — R. Non, j'étais avec Tixier, le surveillant, comme je viens de vous le dire.

D. Savez-vous à quelle cause attribuer l'accident ? — R. Non, Monsieur.

D. N'a-t-on pas dit que c'était à la vitesse de la marche qu'il fallait l'attribuer ? — R. Je sais qu'en voyant passer le convoi Tixier dit : « Ce diable de Georges, quel train il va ! Il n'en fait jamais d'autres : il tuera tout. » Il venait de dire cela lorsque l'explosion eut lieu.

D. Le convoi marchait donc bien vite ? — R. Il allait vite comme un convoi direct, mais avec plus de vivacité qu'à l'ordinaire. La vitesse était rapide enfin comme jamais je ne l'avais vue.

D. Allait-il moitié plus vite qu'à l'ordinaire ? — R. Je ne dis pas cela ; seulement je puis dire que quand le convoi a passé nous n'avons pas eu le temps de distinguer rien.

D. Avez-vous bien remarqué le moment où la machine est sortie de la voie et s'est arrêtée ? — R. Non ; j'ai vu seulement l'enlèvement du premier wagon qui est monté par dessus les autres ; cela s'est fait si vite ! ça n'a pas mis à se faire le quart du temps que je mets à le dire.

M. de Royer, avocat du Roi : Où avez-vous vu passer le convoi ? — R. Je l'ai vu quand il est passé devant la station de Bellevue ; je me trouvais alors à trois cents et quelques mètres de l'endroit où a eu lieu l'événement.

M. Jean Busco, commissaire spécial de police du chemin de fer de Versailles, rive gauche jusqu'à 16 mai dernier, aujourd'hui remplissant les mêmes fonctions au chemin d'Orléans :

Le 8 mai, c'était, comme on le sait, jour des grandes eaux à Versailles. On s'attendait nécessairement à un grand concours de curieux au débarcadère de Paris. Je restai pour veiller au maintien de l'ordre et prendre les mesures nécessaires. A quatre heures je me rendis à Versailles pour présider aux divers départs qui devaient ramener les promeneurs à Paris. J'envoyai deux postes : l'un à Meudon, et l'autre à Bellevue, pour maintenir l'ordre au retour, et empêcher le tumulte inséparable de ces grands rassemblements de population. J'étais donc à Versailles après le départ de cinq heures et demie.

» Voyant que le convoi de Paris à Versailles, parti à cinq heures et demie, n'arrivait pas, je conçus des inquiétudes : je pris une locomotive, et j'arrivai à Meudon, où l'événement était arrivé et y avait environ une heure. On s'occupait du soin d'enlever les blessés, qu'on emportait, soit à Meudon chez quelques particuliers, soit au château.

» Quelques instans après, M. le préfet de police arriva, et je dus me mettre immédiatement à ses ordres. Je fis prendre alors et ramasser les cadavres. J'en chargeai douze dans un premier convoi, ainsi que plusieurs blessés qui voulaient être transportés chez eux ou dans les hôpitaux. Ce premier convoi parti, je fis rechercher avec soin, afin d'envoyer dans un second convoi pour Paris le plus de corps possible. A onze heures et demie j'en avais fait partir ainsi vingt-sept. Je partis enfin pour Paris dans un convoi spécial. A mon arrivée à Paris, je trouvai que M. Moutardier, agent de surveillance, avait fait placer les corps dans le salon d'attente.

» Je fis disposer les blessés dans une salle particulière. M. Grenier, docteur en médecine, fit un inventaire de ces corps, et à ce sujet il doit exister aux pièces un procès-verbal de moi et le rapport de M. Grenier, rapport aussi minutieux que possible. Je fis transporter sept des cadavres dans un lieu particulier. Comme ils offraient des traces de reconnaissances, je les fis porter à la Morgue. J'en fis transporter trente et un autres au cimetière du Montparnasse, où ils furent remis aux soins de M. le commissaire de police Prunier-Quatremer, qui a la surveillance de ce cimetière. Je n'eus plus ensuite d'autres rapports avec l'affaire, et je m'occupai de rédiger les procès-verbaux sur les différens faits que j'avais dû constater dans cette déplorable journée.

D. Que disait-on sur les lieux des causes de l'événement ? L'attribuait-on à la vitesse de la marche du convoi ? — R. J'ai pris des renseignements sur les lieux, j'ai fait une enquête verbale, et ce qui m'est resté de cette enquête, c'est que les uns disaient que la vitesse était extraordinaire, tandis que d'autres prétendaient qu'elle n'avait rien d'extraordinaire. En général, on s'accordait à dire qu'on allait un peu plus vite qu'à l'ordinaire. Je crois que la vérité est qu'on allait un peu plus vite qu'à l'ordinaire, et que la vitesse du convoi a bien pu aggraver la position sans cependant en être la cause.

D. Vous étiez à la gare de Versailles. Avez-vous entendu, au moment du départ, faire quelques réflexions sur la locomotive le Mathieu-Murray ? — R. Je n'étais pas précisément sur la gare ; j'étais, soit aux grilles des salles d'attente soit au dehors, et je veillais à ce que la foule n'encombrait pas les salles, n'y fit pas irruption. Je l'engageais de mon mieux à prendre patience, à attendre le prochain convoi.

D. Savez-vous si le Mathieu-Murray était une bonne machine ? — R. Mon opinion est qu'elle était en bon état ; mais en même temps que cette machine, toute machine qu'elle était, était capricieuse et rétive, on disait que Georges et Bontemps étaient les seuls capables de la maîtriser. Cependant, d'autres mécaniciens la menaient.

D. Dupin, l'un des employés, n'a-t-il pas dit que cette machine était capricieuse et rétive ? — R. C'est ce que je viens de dire ; elle pesait pour assez difficilement, mais non dans les mains de tout le monde. Georges et un autre mécanicien croyaient seuls pouvoir la maîtriser convenablement. Au reste, je ne rapporte cela que très vaguement. Vous comprenez que ces détails n'étaient pas de ma compétence. J'étais exclusivement chargé de veiller à la sûreté publique, au maintien de l'ordre. A la vérité, ce qu'on aurait pu me signaler aurait dû faire de ma part l'objet d'un rapport, mais je n'ai rien entendu, ce jour-là, que je dusse mentionner.

D. Savez-vous si toutes les machines du chemin de fer étaient en état le 8 mai ? — R. Cela est probable. On n'a dû mettre en service que celles qui n'avaient pas besoin de réparations.

D. Savez-vous si on était dans l'usage de mettre le Mathieu-Murray en avant quand on mettait deux locomotives aux convois? — R. Je n'ai jamais été à même d'observer cela. Je ne puis rien dire de certain là-dessus.

D. Avez-vous eu quelquefois occasion de faire des rapports sur des fautes de l'administration ou de ses agents? — R. J'ai dû adresser quelques rapports à M. le préfet portant des observations utiles, à mon avis, sur telle ou telle chose. Les rapports ont été suivis quelquefois d'observations que j'étais chargé de faire connaître à l'administration. Si elle obtempérait, il n'y avait plus rien à dire; dans le cas contraire, j'en écrivais à M. le préfet, qui me transmettait soit un arrêté, soit un ordre à notifier à l'administration.

D. Savez-vous si dans le matériel du chemin de fer on a encore en usage des machines de même fabrique que le Mathieu-Murray, des machines de Jackson? — R. Je ne sais pas.

D. Savez-vous si on s'en sert sur le chemin de Corbeil? — R. Je ne crois pas. Il n'est pas encore arrivé d'accident sur ce chemin; d'abord il ne marche pas si vite.

D. Savez-vous si on y emploie des locomotives à quatre roues? — R. Je ne crois pas qu'il y en ait.

M. l'avocat du Roi: Vous ne pouvez pas le dire positivement? — R. Je ne puis pas l'affirmer.

M. l'avocat du Roi: Tachez de le savoir pour demain. — R. Je vous répondrai là-dessus positivement demain à l'ouverture de l'audience.

M. le président: Savez-vous comment les plaques de garde étaient conditionnées?

M. Bethmont: Nous avons ici un plan d'une machine Jackson sur laquelle on pourra expliquer l'état de ces plaques de garde.

M. le président: Il suffit de savoir si on fait usage en ce moment de ces machines Jackson.

M. Bethmont: Elles ont été frappées d'interdit.

M. le président: Le témoin s'informerait si avant l'interdiction on en faisait usage.

M. Moutardier, agent spécial de surveillance.

M. le président: Appartenez-vous, en votre qualité, à l'Etat, ou au chemin de fer?

Le témoin: J'appartiens à l'Etat.

D. Qu'avez-vous à dire? — R. J'ai peu de chose à dire. M. Busco, commissaire de police, avait dû quitter Paris pour se trouver à Versailles au moment du retour des voyageurs après les grandes eaux. Je dus rester à Paris, et je n'ai eu connaissance de ce qui s'est passé que par des oui-dires. L'accident nous fut signalé par les cantonniers. Aussitôt M. Henri se rendit sur les lieux, monté sur une machine. Me trouvant seul à la gare de Paris, j'ai dû rester pour la surveillance, et, je le répète, c'est seulement par des oui-dires que j'ai appris ce qui s'était passé. Je fus là à la réception des victimes arrivées par les différents convois. J'avais à l'avance disposé les salles d'attente pour les recevoir.

D. Savez-vous si on employait le Mathieu-Murray avec une machine à six roues? — R. Oui, Monsieur, quelquefois.

D. Comment le plaçait-on? — R. Tantôt devant, tantôt derrière.

D. Savez-vous si on s'en servait très souvent? — R. Au commencement de 1841, on s'en est servi souvent.

D. Savez-vous s'il était dans un bon état de réparation? — R. Je sais que quelques jours auparavant il était aux ateliers. Je l'ai souvent vu passer sur la ligne, et jamais je n'ai entendu dire qu'il menaçât du moindre danger. Je sais seulement qu'il sautillait un peu. Au reste ce n'est pas moi qui puis vous donner là-dessus des renseignements. Ce sont des mécaniciens qui répondront à ces questions. Dupin, la victime, a dit un jour qu'elle lui jouerait un mauvais tour.

D. Combien de temps mettait-on au parcours? — R. De quinze à vingt minutes environ.

D. Ne mettait-on jamais davantage? — R. Si, on mettait quelquefois davantage de temps, cela dépendait; enfin on mettait vingt à vingt-cinq minutes.

M. de Royer, avocat du Roi: Avez-vous compté les cadavres? — R. Oui, Monsieur, il y en avait trente-huit, plus un débris.

M. de Royer: Nous faisons cette question pour fixer, une fois pour toutes, le nombre des morts.

D. Dans la journée, le Mathieu-Murray a-t-il servi? — R. Oui, au convoi de midi. Il était en tête.

D. L'avez-vous vu quelquefois placé en arrière? — R. Oui, c'était l'ordinaire. Il a été cette fois en avant par l'effet du hasard.

D. Ainsi c'est par un effet du hasard qu'il a été placé en tête? — R. Oui, Monsieur; on le plaçait en arrière ou en avant, suivant l'heure ou suivant l'affluence. On l'a mis comme il fut trouvé; on n'a pas cru devoir arrêter le départ pour cela.

D. On a dit que l'ordre avait été donné de faire en sorte d'arriver cinq minutes avant le départ du convoi de Paris afin que le convoi qui allait partir pût ramener les wagons. — R. C'est possible; je n'en sais rien.

M. Liouville: Ainsi on n'attendait pas un nouveau convoi de Paris à Versailles? — R. On ramenait les convois quand ils étaient prêts.

M. Giraud: Cependait il y a eu un départ à cinq heures et demie?

M. Liouville: Et c'est ce convoi-là qui a brûlé en route.

M. Bethmont: Enfin, n'iez-vous qu'il y eût des wagons à Versailles?

M. Liouville: On dit qu'il n'y en avait pas.

M. Bethmont: Si vous voulez à cet égard des détails positifs, il sera facile de vous satisfaire.

M. le président: Etait-il d'usage de renvoyer de suite à la gare d'où ils venaient les wagons qui venaient d'arriver?

Le témoin: Oui, Monsieur, quelquefois; cela se faisait ainsi dans les jours de presse.

D. Le 8 mai, le convoi marchait-il plus vite qu'à l'ordinaire? — R. Je sais qu'ils allaient un peu plus vite; mais ce ne serait pas parce qu'ils avaient besoin de wagons; ils en avaient à Versailles; d'ailleurs, il y avait peu de monde à Paris; on avait le temps, à cette heure-là, de renvoyer les wagons dont on avait besoin à Versailles, et non à Paris.

M. de Royer, avocat du Roi: Je vous prie d'interroger le prévenu Lamoinari sur ce point.

M. Lamoinari: Au lieu d'attendre que l'on eût besoin des wagons, et au lieu de les laisser dans la gare, il n'aurait peut-être pas été inutile de venir en aide à la perquisition faite à son domicile: ne pouvant accomplir sur ces insignes le triste cérémonial de la dégradation militaire, on arracha les bandes rouges qui garnissaient le pantalon d'uniforme du condamné.

Ce pourvoi, malgré le mépris qu'en avaient fait les autorités militaires de l'Algérie, fut transmis à la Cour de cassation, qui, par arrêt en date du 4 juin dernier, l'a rejeté purement et simplement, sans examiner le fond, attendu qu'il était constaté que le demandeur, comme agent des substances, était assimilé aux militaires.

Néanmoins, M. le ministre de la guerre ayant pris connaissance des faits, et en ayant conféré avec son collègue M. le garde-des-sceaux, pensèrent avec raison que l'arrêt intervenu, qui n'avait statué que par forme de fin de non recevoir, n'empêchait pas que la Cour fût de nouveau saisie de l'affaire, en conformité de l'article 441 du Code d'instruction criminelle, et statua sur les irrégularités que pouvait présenter cette procédure.

Au début du réquisitoire écrit de M. le procureur-général Dupin, on lit ces paroles remarquables:

« La gravité des faits signalés dans la lettre de M. le garde-des-sceaux, cette déclaration qu'on lit dans la même lettre: « que M. le ministre de la guerre a la profonde conviction que le sieur Fabus est innocent, » la nature particulière des charges sous lesquelles un fonctionnaire innocent aurait succombé, tout nous fait un devoir d'apporter, dans l'exercice d'un droit que la loi ouvre au gouvernement, comme dernier recours contre de déplorables erreurs, une sévère et scrupuleuse attention. »

A l'appui de cet exposé, M. le procureur-général a présenté, dans son réquisitoire, plusieurs moyens de cassation, dont nous n'offrirons pas ici l'analyse, parce qu'ils se trouveront développés d'une manière plus complète dans les conclusions d'audience que nous rapporterons ci-après.

Depuis ce réquisitoire, le sieur Fabus a fourni une requête en intervention, et a présenté lui-même deux moyens nouveaux.

M. Léonard Leclerc, marchand de vins: Je ne sais rien de l'événement. J'avais chez moi un jeune homme nommé Sheider (Louis). Il a été à Versailles le 8 mai, et je n'ai jamais entendu depuis parler de lui.

D. Etes-vous certain qu'il soit allé à Versailles? — R. Il a dit le matin au jeune homme avec qui il couchait qu'il irait: il n'est pas revenu.

D. L'avez-vous depuis longtemps? — R. Depuis quinze mois.

D. Quelle était sa conduite? — R. Il avait une bonne conduite et ne se dérangeait jamais.

François Bousard, mécanicien à la rive droite: J'arrivai sur les lieux vers onze heures du soir; je n'ai vu absolument que la position des machines. Les débris avaient été retirés en grande partie, excepté ceux qui tenaient aux machines.

M. le président: Avez-vous relevé l'essieu du Mathieu-Murray? — R. J'ai relevé une partie du matériel et entre autres l'essieu.

D. A quelle distance l'essieu se trouvait-il? — R. Il était de soixante à soixante-dix mètres à partir du passage de niveau.

D. Savez-vous comment l'essieu a été cassé? — R. Je l'ai soigneusement examiné, et je n'y ai pu découvrir aucun défaut apparent.

D. Pensez-vous que les deux bouts aient cassé en même temps? — R. Je le crois, et voici pourquoi: si l'un des bouts eût cassé avant l'autre on aurait vu quelques marques à l'extrémité cassée la première; en second lieu, la tringle de piston aurait dû souffrir. Il me paraît que les deux bouts de l'essieu ont cassé en même temps. Je ne puis pas en expliquer la cause.

J'ai constaté que la roue de gauche était sous la machine, la fusée était enfoncée dans la terre sur le talus. La roue de droite était encore dans la plaque de garde; une des oreilles du coussinet était cassée.

D. Les roues étaient-elles à côté de la machine? — R. Celle de gauche était sur le talus, séparée, mais en face de sa plaque de garde; celle de droite était encore dans son coussinet.

D. Pensez-vous que le ressort se soit cassé avant l'essieu? — Je suppose, c'est même ma conviction, que le ressort ne s'est cassé qu'après l'essieu.

M. l'avocat du Roi: Pourriez-vous nous expliquer la position des machines?

Le témoin: J'en ai fait un croquis sur les lieux qui doit être aux pièces.

D. Expliquez-nous ce croquis?

Le témoin donne cette explication. Il fait d'abord observer que le spectateur, en le considérant, est censé aller de Versailles à Paris, et que le convoi est placé sur la voie de gauche. Il fait observer que, d'après sa supposition, le Mathieu-Murray est venu butter contre le passage de niveau. Il s'est dérangé, a déraillé, et est venu se jeter contre le talus. Il fait observer que les roues de derrière sont encore à leur place, que la machine est presque perpendiculaire au coin du talus.

Le tender de l'Eclair a passé par-dessus le Mathieu-Murray. Ce tender est resté dans sa position normale, l'attelage en avant. Il avait peu d'avaries. Après ce tender était un wagon découvert; il était tombé sur le côté sur la voie de droite. Les voyageurs ont dû être projetés sur le talus de droite.

On ne voit que les carcasses, les barres d'attelages des autres wagons. Le deuxième était tombé à la place où était tombé le feu de l'Eclair. Un quatrième se trouvait les ressorts à terre: ce bout en avant avait fait un trou au-dessus de la boîte à feu de l'Eclair, et avait crevé la chaudière. L'Eclair ne se serait pas tenu seul sur la tige du régulateur, mais il était posé sur une roue, appuyée elle-même sur la plate-forme du Mathieu-Murray.

M. le président: Pensez-vous qu'avec une vitesse ordinaire les malheurs épouvantables qu'on a eu à déplorer auraient pu arriver? — R. Je ne puis répondre à cela; je le crois.

D. Pensez-vous qu'il ne faille pas une vitesse extraordinaire, une grande force d'impulsion, pour que trois ou quatre wagons montent ainsi les uns sur les autres, jusqu'à une hauteur de 40 mètres? — R. Ce serait un calcul difficile à faire.

M. Bethmont: Voulez-vous demander au témoin s'il ne reconnaît pas là les plaques de garde de machines qui sont employées à la rive droite?

R. Nous avons à la rive droite des machines semblables au Mathieu-Murray, avec des plaques de garde semblables.

D. Sont-elles tout à fait semblables? — R. Tout à fait; seulement je dois faire remarquer qu'il y a deux ans qu'on ne s'en sert plus. Mais on s'en est servi longtemps, et elles ont fait un très bon service.

D. Pourquoi ne s'en sert-on plus? — R. C'est parce qu'elles ont été reconnues trop faibles pour le service actuel, à raison du nombre de voyageurs. On n'emploie plus les locomotives à quatre roues pour le service.

D. On les a employées auparavant? — R. On ne les emploie plus depuis que l'ordonnance l'a défendu: on ne s'en est pas servi l'année passée.

M. Liouville: Le témoin peut-il dire si on s'en est jamais servi pour le service de Versailles? — R. Jamais.

D. Et pourquoi? — R. Par la simple raison qu'elles seraient encore trop faibles pour Versailles.

M. Bethmont: La rive gauche a 5 millimètres de pente, et la rive droite 4 seulement. Par conséquent, en descendant, on a moins d'obstacles à vaincre.

Le témoin: Nous avons des machines de trois dimensions; nous n'employons sur le chemin de Versailles que de grosses machines.

D. Sont-elles de forces égales? — R. Oui.

D. Ainsi vous n'attellez pas une machine faible avec une machine forte? — R. Jamais je n'en ai vu accoupler ainsi. Il est possible que cela ait été fait, mais je ne l'ai jamais vu.

D. Accouplez-vous des machines à quatre roues avec des machines à six roues? — R. Nous n'en avons que d'un seul système.

M. Bethmont: Le témoin peut-il nous dire si on n'a pas fait des expériences pour déterminer le centre de gravité d'une machine à quatre roues? — R. On a en effet fait des expériences pour déterminer ce centre de gravité. Je n'ai pas vu la machine suspendue comme elle doit l'être alors qu'on veut déterminer ce centre de gravité. Je sais que pour faire descendre la machine il a fallu prendre la diagonale et un cric.

La cause actuelle. Le condamné était à Bone; le Conseil de révision siége à Constantine; de Bone à Constantine il y a quarante lieues environ; mais les communications sont lentes et difficiles; on ne peut voyager isolément, il faut attendre les convois, les escortes. On conçoit dès lors très bien que, dans de telles circonstances, quelle qu'ait été la durée du secret auquel Fabus fut soumis après sa condamnation, cette mesure ait apporté à sa défense des entraves qui l'ont entièrement paralysée.

D'ailleurs cette mesure était illégale; car, si pendant l'instruction, et dans l'intérêt de la manifestation de la vérité, un accusé peut être mis au secret, il n'y a aucune loi qui autorise une pareille mesure après la condamnation.

Encore un mot, Messieurs, dit en terminant M. Bonjean: j'ai dû me borner à discuter les moyens de cassation qui étaient de nature à profiter au condamné Fabus; c'est à M. le procureur-général qu'il appartient de dénoncer à la Cour d'autres excès de pouvoir, qu'elle ne manquera pas de flétrir d'une note particulière.

Comment tolérer, par exemple, les incroyables réserves faites par le capitaine-rapporteur contre un honorable sous-intendant militaire, et dont le Conseil de guerre n'a pas craint de donner acte? — Réserves illégales, car on ne pouvait ignorer que, par la nature même de son grade, M. Haussmann n'était justiciable ni du Conseil de guerre de Bone, ni de son capitaine-rapporteur. — Réserves inutiles... car si M. Haussmann était suspect, le capitaine-rapporteur pouvait très bien le dénoncer au ministre de la guerre, et les réserves n'ajoutaient rien à ce droit de dénonciation. — Enfin, réserves odieuses... car, en frappant dans son honneur un fonctionnaire que ses devoirs retenaient à plus de quatre cents lieues de la ville de Bone, un fonctionnaire qui n'avait pas même été invité à fournir aucune explication, ceux qui poursuivent Fabus ont laissé trop clairement apercevoir l'intention de punir M. Haussmann de la persévérante fermeté avec laquelle, dès le commencement de ce procès, il avait défendu les prérogatives de l'administration.

Que dire aussi de l'empressement sauvage qu'on a mis à faire exé-

rière du Mathieu-Murray, environ à soixante-dix mètres du point le plus éloigné où soit parvenue la tête.

Dans cette position, voyant l'essieu à soixante-dix mètres des locomotives, j'ai cru d'abord que c'était à la rupture de cet essieu qu'il fallait attribuer l'accident, surtout quand j'ai vu la locomotive avoir donné du nez, qu'elle était sortie de la voie, et qu'elle avait tourné à gauche.

Depuis j'ai pris des renseignements ultérieurs, j'ai su que la machine avait laissé des traces sur les traverses, que la locomotive était sortie de la voie, et j'ai pensé que la rupture de l'essieu était un des effets, et non une des causes de l'accident.

Au reste, la justice a nommé des experts, le Tribunal entendra les témoins. Elle appréciera ce fait. Quant à moi, je ne pense pas que la rupture de l'essieu ait été la cause de l'accident. Rien ne prouve que l'essieu ait été trouvé à sa véritable place. Rien ne prouve que, sans intention, bien certainement, il n'ait été rapproché du lieu de l'accident. Je ne sais si c'est une erreur; mais je me rappelle fort bien que plusieurs personnes ont déclaré avoir vu l'essieu beaucoup plus loin, à une distance qui serait environ de cent dix mètres.

Si la fracture de l'essieu n'est pas la cause de l'accident, il faut que ce soit, ou la vitesse du convoi, ou quelque autre cause de dérangement. Or, dans mon opinion, la vitesse de la marche n'est pas une cause suffisante pour faire sortir de la voie. Il y a tous les jours dans les chemins de fer qui emploient des locomotives à quatre roues des distances considérables parcourues avec une vitesse au moins égale à celle qu'on peut supposer qu'avait le convoi du 8 mai.

Le chemin de Manchester à Birmingham, par exemple, emploie des locomotives à quatre roues qui font journellement le trajet, qui est de quarante-cinq lieues, à raison de dix lieues de France à l'heure. Il arrive fréquemment qu'elles fassent de douze à quinze lieues.

La vitesse n'est donc pas, à mon avis, une raison suffisante pour qu'une locomotive sorte de la voie. Il faut encore une dégradation quelconque ou à la voie, ou à la machine. J'ignore si ces dégradations ont été constatées par les experts.

Ils attribuent l'accident à la rupture du ressort; je n'ai pas à me prononcer sur ce point; tout ce que je constate ici, c'est qu'il faut une cause quelconque, attendu que la vitesse seule n'était pas une cause qui pût faire sortir de la voie.

Avez-vous constaté la rupture du ressort? — R. Je ne l'ai pas vu et je n'ai pas pu le voir. Quand on opère sur un accident pareil et qu'il s'agit de la vie des hommes, on n'est pas dans une complète liberté d'esprit, et je n'ai pas pu, on le conçoit, tout examiner. Avant tout il fallait songer à la vie des hommes. Or, le ressort cassé est un des ressorts de droite. La machine avait été renversée sur le côté droit; le ressort qui était cause de l'accident, ou si elle n'était pas plutôt le résultat de la chute de la machine sur le côté droit.

Pouvez-vous nous dire si la rupture du ressort a précédé la rupture de l'essieu? — R. Je n'en sais rien. Tout ce que je me rappelle, c'est qu'on m'a interrogé sur la distance positive de l'essieu à la machine. On m'a dit: « Il se trouve des hommes compétents, attachés à la surveillance des chemins de fer, et qui disent avoir vu l'essieu à une distance qu'ils ont supputée en comptant le nombre des rails. Ils ont pris, par exemple, pour point de repère, un petit arbre sur le côté, j'ai dit le lieu où j'ai vu l'essieu; je ne sais pas si on l'a dérangé; je n'en puis pas répondre. »

Pensez-vous que les deux cassures de l'essieu aient eu lieu ensemble? — R. Je ne sais: seulement j'ai remarqué que les deux cassures étaient parfaitement nettes. Aucune des deux n'était usée par le frottement. On n'y voit aucune languette de fer. Il est donc probable, je ne dis pas que les deux cassures aient eu lieu en même temps, mais qu'elles ont eu au moins lieu immédiatement l'une après l'autre.

Y a-t-il, selon vous, imprudence à atteler une machine à quatre roues avec une machine à six roues, deux machines évidemment de forces inégales? — R. Quand on emploie deux machines ensemble à un convoi, il est évident qu'il y a une somme plus grande de danger pour la sécurité publique que si on n'employait qu'une seule machine. Mais il y a moins de danger à employer les deux machines pour un seul convoi que si on employait séparément ces deux machines pour le même nombre de voitures divisé en deux convois à peu d'intervalle.

Maintenant, quand on emploie deux locomotives, faut-il qu'elles soient de force égale? Je crois que oui, et je crois qu'il peut y avoir danger à atteler une machine faible à une machine qui a plus de force. Qu'on la mette avant, qu'on la mette après, les inconvénients, à mon avis, sont les mêmes. La conséquence de ce premier point est qu'il faut, pour éviter toute espèce de chance de danger, ne pas atteler une machine faible devant ou derrière une machine plus forte.

Savez-vous si on emploie sur d'autres chemins de fer des machines semblables au Mathieu-Murray? — R. Il n'y en a que deux à Paris; elles sont en possession du chemin de fer de la rive droite. Ces deux machines ont fait un long service sur la ligne de Saint-Germain, mais depuis quelque temps elles ont bien peu servi. Je ne crois pas que ce soit parce qu'on les trouvait mauvaises, mais c'est seulement parce qu'on les trouvait trop faibles pour monter la pente de Versailles, qui est de quatre millimètres, et qui est de cinq millimètres sur l'autre rive. Le chemin de la rive droite a pu les employer moins souvent, parce qu'il a un matériel beaucoup plus considérable.

Je crois qu'il y a encore des machines de ce modèle sur le chemin de fer de Montpellier à Cette. Je dis je crois, parce que je ne suis pas sûr.

Y a-t-il danger à atteler la plus faible des machines en tête du convoi et avant la plus forte; de mettre, par exemple, la première, celle qui fait dix lieues à l'heure, et derrière celle qui en fait douze? — R. Je demande à M. le président la permission de faire une observation sur la position de la question. Je ne crois pas qu'on puisse dire qu'une machine fait dix lieues ou douze lieues à l'heure. J'ai vu cette définition dans des pièces officielles du procès, et je crois nécessaire de la rectifier. Il y a deux choses bien distinctes en matière de locomotives: c'est la force, et la vitesse. Une machine faible peut prendre une grande vitesse; il n'y a aucune solidarité possible entre la vitesse et la force.

Le Mathieu-Murray pouvait prendre une grande vitesse; mais, avec une charge égale à celle de l'Eclair, il n'aurait pu en prendre qu'une moitié.

La Cour a entendu à cet égard tout ce que lui a dit le défenseur de l'intervenant; mais voudrait-elle entrer dans le détail et l'appréciation des pièces et des faits?... Sur ce point, nous ne pouvons mieux faire que de nous en rapporter à sa sagesse.

DEUXIEME MOYEN. — Excès de pouvoir résultant de ce que le Conseil de guerre de Bone, contrairement à la règle Non bis in idem, a condamné Fabus à cinq ans de fers, à raison de détournement et de vente de bestiaux, bien qu'il eût déjà été jugé et acquitté sur ces mêmes faits par le Conseil de guerre de Constantine.

En rapprochant les 3<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> questions résolues dans le jugement du Conseil de guerre de Constantine en faveur de l'accusé des 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> questions résolues par le Conseil de guerre de Bone contre l'accusé, on voit que ce sont identiquement les mêmes questions.

Or, c'est la solution donnée à ces questions contre l'accusé qui a entraîné l'application de la peine des fers, car la question unique résolue par le Conseil de Constantine, et relative aux faits de commerce illicite, n'avait entraîné que l'application de l'art. 173 du Code pénal, c'est-à-dire la peine de l'emprisonnement.

Maintenant l'instruction devant le 2<sup>e</sup> Conseil de guerre pouvait-elle comprendre les mêmes questions, et le Conseil pouvait-il les résoudre contre l'accusé? — Certainement non. La loi du 13 brumaire an VI, articles 8 et 9, accorde le droit de se pourvoir en révision, non seulement au condamné, mais aussi au commissaire du gouvernement.

Si ce fonctionnaire pensait que la peine d'emprisonnement était trop faible, et qu'on avait eu tort d'acquiescer le prévenu sur le chef de détournement, il n'avait qu'à se pourvoir: c'est été de sa part l'équivalent de ce que devant les Tribunaux ordinaires on désigne sous le nom d'appel à minimis.

Mais il ne s'est point pourvu, il a acquiescé au jugement de Constantine, et si par le fait Fabus ne se fût pas pourvu non plus, personne ne contesterait que le procès était fini, et que Fabus restait condamné seulement à la peine de l'emprisonnement.

M. l'avocat du Roi : Y a-t-il plus de chances pour un pareil accident dans une machine à six roues que dans une machine à quatre roues ?

Le témoin : Je ne le pense pas. M. l'avocat du Roi : Toute la question se réduit à savoir pourquoi le convoi est sorti de la voie.

Le témoin : Il paraîtrait que ce fait devrait être attribué plutôt à la rupture du ressort qu'à la rupture de l'essieu.

M. le président : Qu'avez-vous à dire sur les plaques de garde ? Savez-vous si elles étaient vicieuses, ou si elles étaient mauvaises ? N'avez-vous pas renoncé à ces plaques de garde ?

Le témoin : Quelles que soient les causes de l'accident, il est certain qu'il a révélé un défaut de ces plaques de garde. C'est à tort qu'on laissait autant d'échancrure dans les plaques de garde. On a fait des changements ; on a mis une petite plaque qui sépare les deux portions inégales de l'échancrure. Si le Mathieu-Murray eût été disposé comme cela, le châssis n'aurait pas pu se baisser autant qu'il a pu le faire.

D. Maintenant ces plaques de garde sont-elles abandonnées ? — R. Non ; M. Jackson les maintient, je le crois. Il fait aujourd'hui des locomotives à six roues avec des plaques de garde comme celles-là.

D. L'inconvénient est-il le même pour les machines à six roues que pour les machines à quatre roues ? — R. Oui, Monsieur.

M. l'avocat du Roi : Dans l'un et l'autre cas, les châssis s'abaissent-ils donc de même ? — R. Oui, Monsieur.

M. Belmont : Mais nous n'avons pas admis qu'il y ait eu inflexionnement de la machine.

Une discussion longue et technique s'engage ici entre les défenseurs et le témoin, sur l'inclinaison remarquée dans la machine au moment où elle a déraillé. M. Bineau dit qu'elle peut s'expliquer par l'eau de la chaudière, qui, poussée en avant, a pu faire incliner momentanément par son poids porté en avant. Il déclare qu'au reste il est dans l'incertitude, quant à lui, sur les causes de l'inclinaison du châssis.

D. En supposant que l'essieu eût été cassé avec le ressort, la machine aurait-elle donné du nez ? — R. Elle ne peut en donner que quand ses roues tombent. Si ses roues ne tombent pas, elles se supportent sur les traverses. Il est arrivé plusieurs fois des ruptures d'essieu sans que la machine ait donné du nez. Si dans l'accident du 8 mai la direction, en sortant de la voie, n'eût pas été oblique, la machine n'eût pas versé, elle aurait labouré la terre, et eût peut-être arrêté ; mais ayant pris une direction oblique, la machine a donné dans le talus.

M. Liouville : La grande vitesse n'a-t-elle pas seule empêché d'arrêter le convoi ?

Le témoin : A telle vitesse que ce fût, on n'aurait pas pu arrêter le convoi dans l'espace, attendu le peu de distance qui séparait le lieu où il est sorti de la voie du lieu où il a donné contre le talus.

Le témoin se livre ici à une discussion tout à fait technique sur le poids total du convoi, d'après les estimations contradictoires qui en ont été faites, ajoutées à la vitesse probable de son impulsion. Il en tire approximativement cette conséquence, qu'il aurait fallu environ deux cents mètres d'espace libre pour que la machine s'arrêtât sans tomber et sans que les wagons montassent dessus.

M. Belmont : En votre qualité d'inspecteur du matériel du chemin de fer de Versailles, n'avez-vous pas fait cette inspection le jeudi qui a précédé le 8 mai ? — R. Oui, Monsieur.

D. Pouvez-vous nous dire quel en a été le résultat et si vous avez eu à faire un rapport favorable ? — R. De cette inspection il est résulté que des seize machines qui faisaient le service de la rive gauche, il y en avait douze en état, et quatre en réparation. Ces quatre dernières étaient les nos 4, 3, 9 et 15. Dans ces quatre machines n'était pas compris le Mathieu Murray. Il était donc dans les machines en état, en état régulier et normal, qui déjà lui avait permis de faire un très-long service.

D. Avez-vous trouvé, en général, le matériel du chemin de la rive gauche en bon état ? — R. Il était en aussi bon état que le matériel des autres chemins ; son matériel n'était pas aussi considérable que celui des autres, et surtout que celui du chemin de Corbeil, qui, monté en grande partie pour Orléans, peut laisser reposer un grand nombre de ses machines, et peut réparer ses locomotives à loisir.

M. le président : On a dit que le matériel de la rive gauche était insuffisant pour son service ? — R. Le matériel se compose de deux parties : les locomotives, et les voitures ; quant aux locomotives, je crois que le matériel était suffisant. Je ne dis pas pour cela qu'il n'eût pas été plus facile et plus économique pour la compagnie de faire son service si elle eût eu un nombre de locomotives plus considérable ; il en résulte aussi qu'elle aurait pu mettre plus de temps et de soin pour ses réparations, et que souvent elle n'aurait pas été obligée de les faire de nuit ; malgré cela, je regarde son matériel comme suffisant.

Je demande la permission de donner sur ce premier point quelques explications. Il faut, pour bien s'en rendre compte, comparer le travail que faisaient les locomotives avec le travail qu'on fait faire sur d'autres chemins aux locomotives qui y sont employées.

Or, les locomotives de la rive gauche ont fait par jour, en moyenne, de 30 à 60 kilomètres, compte tenu des jours où elles se sont reposées et des jours où elles ont fait un plus grand parcours.

Les locomotives, sur le chemin d'Orléans, ont également fait, en moyenne, de 30 à 60 kilomètres.

Sur la rive gauche, d'après le relevé fait sur les livres de la compagnie, que je crois avoir bien calculé, les machines sont arrivées à une moyenne de 60 à 80 kilomètres ; c'est à-dire, 60 en 1840, et 80 en 1841.

Maintenant comparez ces résultats avec ceux où on arrive en Belgique, où les locomotives font, en moyenne, de cent vingt à cent trente

kilomètres, et sur un très long parcours : ces résultats sont certains. On publie sur ce point en Belgique des états officiels, et ce que je dis est basé sur le relevé que j'ai fait de leurs différents parcours en moyenne, de 1837 à 1841. Le moins qui ait été fait dans cet espace de temps, en moyenne, est 98 kilomètres.

En Angleterre, le relevé de cette moyenne pour plusieurs compagnies est de 100 kilomètres. Il est d'autres compagnies, plus riches en matériel, qui font moins de chemin, mais elles arrivent encore à 60, 70 et 75 kilomètres par jour.

Vous voyez donc que le maximum de 60 à 80 kilomètres par jour n'est pas un maximum exagéré.

Quant aux voitures, elles étaient au nombre de 69. Or, il est très facile de faire le service avec ce nombre, même un service de demi-heures. En supposant des convois de 17 wagons, 69 wagons sont suffisants pour que les premiers 17 wagons partis de la gare y soient de retour et en disposition de repartir au bout de deux heures. Il leur reste donc, employant une heure pour le parcours, aller et revenir, une heure à partager entre les deux stations, pour être examinées et graissées. Je crois donc que le nombre de 69 voitures est strictement suffisant.

L'audience est levée à quatre heures trois quarts et renvoyée à demain onze heures.

### CHRONIQUE

PARIS, 21 NOVEMBRE.

— Par ordonnance, en date du 9 de ce mois, M. le garde-des-seaux a nommé ceux de MM. les conseillers de la Cour royale de Paris qui devront présider les assises des départements du ressort de la Cour pendant le 1<sup>er</sup> trimestre de 1843 ; M. Cauchy présidera à Versailles, M. Perrot de Chézelles à Melun, M. Rousigné à Reims ; M. Didelot à Auxerre ; M. Buchot à Troyes ; M. de Bastard à Chartres.

— Hourdequin a formé aujourd'hui un pourvoi en cassation.

— Le lundi 7 de ce mois, un ouvrier corroyeur logé en garni rue de La Reynie, 15, le nommé Pierre Fontaine, se rendit dans un cabaret près de la barrière de la Chopinette.

Là, il ne tarda pas à lier conversation avec un ouvrier mécanicien-ajusteur, Adolphe B..., âgé seulement de 19 ans, qui demeurait dans une chambre dépendante de ce cabaret, avec une fille Louise, sa maîtresse, âgée de plus de 30 ans. Déjà un peu étourdi et fatigué par les excès de la veille, Pierre Fontaine, bien qu'il ne connût ni l'ouvrier mécanicien ni la fille Louise, leur offrit à boire. La proposition fut acceptée, et la conversation s'engagea et continua gaiement, jusqu'au moment où Adolphe B..., entrant dans un accès de fureur jalouse, provoqua Pierre Fontaine, et le menaça de le frapper s'il ne sortait immédiatement dans la rue pour se battre avec lui.

Fontaine, ainsi attaqué et ne pouvant probablement dans l'état d'ivresse où il se trouvait se rendre bien compte du motif de la querelle, sortit de la boutique du marchand de vins ; mais à peine avait-il mis le pied dans la rue qu'il fut frappé au visage d'un coup de poing porté par B..., et qui lui fit au-dessous de l'œil gauche une horrible blessure. B..., aussitôt après avoir porté ce coup, jeta le poing dont il s'était servi sur la voie publique, et prit la fuite se dirigeant sur Paris.

Renversé sur la place au moment où il avait été frappé, Pierre Fontaine, que les vapeurs de l'ivresse avaient plongé dans un état de torpeur et d'abrutissement, ne reprit connaissance qu'au bout d'une heure et lorsque la nuit était déjà close, car personne ne l'avait aperçu dans l'endroit écarté où il gisait baignant dans son sang. Il eut assez de force encore pour regagner son garni, où il arriva dans un état tellement déplorable, que le lendemain son hôtesse le fit transporter à l'Hôtel-Dieu, où il mourut le quatrième jour.

La police, avertie par la logeuse, faisait des recherches, restées infructueuses d'abord, car Adolphe B... et sa maîtresse avaient disparu de leur domicile. Hier cependant, tous deux ont été arrêtés rue Bichat, 20, dans un nouveau garni où ils s'étaient réfugiés sous de faux noms. Le juge d'instruction commis a déjà procédé à leur interrogatoire. La fille Louise prétend être demeurée étrangère à ce qui s'est passé et n'être pas sortie du cabaret pendant la rixe. Quant à B..., il assure avoir été provoqué, et se défend d'avoir frappé son adversaire avec aucun instrument ou corps étranger.

— L'Indépendant de Bruxelles publie de nouveaux détails sur la mort de M. Sirey :

La table dressée pour le souper était de neuf couverts. M. de Caumartin a refusé de se mettre à table et est resté, pendant le souper, assis près du foyer. M. Laborde, qui avait été également invité au souper, n'y a point assisté.

Il paraît que la lutte entre MM. Sirey et de Caumartin, provoquée par des expressions grossières et échangées pendant le souper, et enfin

par le refus de l'un de céder la place à l'autre, a été des plus violentes, car les boutons de l'habit de M. Sirey étaient pour la plupart arrachés, et la canne de jonc renfermant le stylet qui a frappé la victime était tordue et presque brisée en plusieurs endroits, ce qui accuse les efforts des deux adversaires. M. Sirey aurait traité M. de Caumartin de polisson en le menaçant, s'il ne sortait pas par la porte, de le jeter par la fenêtre. M. de Caumartin aurait répondu à cette insulte par un soufflet, qui a entamé cette lutte fatale.

Le poignard, qui a fait une blessure assez profonde, doit avoir percé les poumons et le cœur ; une hémorragie instantanée s'en est suivie par la bouche, et, d'après l'opinion des médecins, M. Sirey n'a pu survivre que quelques secondes.

M. de Caumartin, que l'on dit avoir eu une entrevue avec Mlle Heinefetter samedi dans l'après-midi, est arrivé à sept heures du soir à l'hôtel du Café Domino, place de la Monnaie, où il a demandé une chambre. Etant monté pour changer de toilette, il est sorti quelques instants après, et s'est rendu au concert de la Grande-Harmonie. Vers une heure du matin, il est revenu à l'hôtel dans la Vigilante n° 110, d'autres disent n° 116, et a fait appeler l'hôte, à qui il s'est informé de la demeure d'un médecin. Il est ressorti aussitôt, accompagné d'un garçon de service, et ils sont allés chez M. Allard, rue des Fripiers. Retournés ensemble à la maison rue des Hirondelles, M. de Caumartin a appris sur le seuil que M. Sirey avait succombé. Entré de nouveau à l'hôtel, entre une et deux heures, il y a pris sa malle, donné 3 fr. au garçon, et est reparti, toujours dans la même Vigilante, qui s'est dirigée, dit-on, sur Malines, où M. de Caumartin a pris la poste pour Anvers, et de là pour Bréda.

Le bruit courait qu'il avait été arrêté à Malines ; d'autres assuraient qu'il avait été arrêté dans l'après-midi à Anvers ; mais rien jusqu'à ce moment n'est venu confirmer cette nouvelle.

Hier, dans la soirée, les scellés ont été apposés à l'hôtel de Suède, dans l'appartement occupé par M. Sirey.

Des versions différentes circulent au sujet du point de savoir si le meurtre a été commis dans le salon, en présence de tous les invités. Il y en a qui prétendent que M. de Caumartin et M. Sirey étaient demeurés seuls dans le salon de Mlle Heinefetter, et que ce n'est qu'après que tout le monde se fut retiré qu'a commencé l'altercation qui s'est terminée d'une manière si tragique.

Un journal assure que les dames n'ayant pu faire cesser, par leurs exhortations, la querelle entre M. Sirey et M. Caumartin, se retirèrent dans la pièce voisine. M. Lavillette, qui était présent, employa également tous ses efforts pour faire cesser la lutte, mais inutilement. L'une des dames rentra dans ce moment, priant M. Lavillette de ne pas les laisser seules, parce qu'elles avaient peur ; et, en effet, Mlle Heinefetter se fit enfermer sous clé par sa suivante. Quand M. Lavillette rentra, il vit M. Sirey porter la main à la poitrine, en disant : Je suis blessé ! M. Caumartin était devant lui armé d'une canne à dard. Il saisit son ami, qui vomissait du sang, le coucha sur le canapé, et, avant qu'il pût s'assurer de la blessure, M. Sirey était mort dans ses bras.

Mlle Catinka Heinefetter doit partir aujourd'hui pour Liège, où se trouve sa sœur Sabine, afin de rétablir sa santé altérée par le terrible événement qui s'est passé sous ses yeux.

Voici la version du Journal de Bruxelles :

M. Sirey, Français, âgé de vingt-six ans, se trouvait depuis environ trois semaines à Bruxelles, où il était descendu à l'hôtel de Suède. M. de Caumartin, avocat à Paris, âgé de trente-cinq ans, d'après les uns ; de quarante, suivant les autres, était également arrivé dans la journée du samedi. Le soir, il se rendit au concert donné par M. Laborde, au local de la Grande-Harmonie, où Mlle Heinefetter se fit entendre.

Le concert terminé, M. de Caumartin vit cette cantatrice monter dans la voiture de M. Sirey en même temps que d'autres dames. Il suivit l'équipage, et l'on dit même qu'il arriva dans la rue des Hirondelles avant Mlle Heinefetter.

Ayant sonné à la maison n° 11, il se donna à connaître à la personne qui lui ouvrit la porte, et déclara avoir été mandé par la maîtresse du logis. Il entra donc dans le salon, où Mlle Heinefetter ne tarda pas à arriver, accompagnée de M. Sirey. La table, qui était dressée pour le souper, était de neuf couverts.

A l'invitation qui lui fut faite de prendre part au repas, M. de Caumartin répondit par un refus qu'il accompagna d'un geste dédaigneux, et l'on dit même de paroles plus ou moins offensantes pour M. Sirey. Pendant le souper, il s'ensuivit des explications qui s'envenimèrent bientôt au point que les dames s'enfuirent du salon. Les autres cavaliers qui composaient la réunion suivirent cet exemple, et les deux adversaires restèrent seuls aux prises.

Si nos renseignements sont exacts, ce serait M. de Caumartin qui aurait le premier appliqué un soufflet à son antagoniste. Celui-ci aurait riposté par un violent coup de canne ; enfin M. de Caumartin aurait tiré de sa poche le poignard dont il a frappé M. Sirey. On ajoute que Mlle Heinefetter, entendant le bruit redoubler, est sortie d'une salle voisine, où elle s'était renfermée, et qu'à un moment même où elle rentrait elle a vu M. de Caumartin retirer l'arme meurtrière du sein de sa victime.

Le poignard, qui a fait une blessure assez profonde, doit avoir percé les poumons et le cœur ; une hémorragie instantanée s'en est suivie par la bouche, et, d'après l'opinion des médecins, M. Sirey n'a pu survivre que quelques secondes.

Il paraît certain que M. de Caumartin est parti de Bruxelles, hier à deux heures du matin, dans une Vigilante qui stationnait place de la Monnaie, qui l'a conduit à Vilvorde, où il a pu se procurer une voiture et des chevaux de poste ; il s'est alors dirigé vers la frontière hollandaise, et à dix heures il était à Bréda.

### Avis divers.

A vendre, à trois pour cent, BELLE FERME, à deux myriamètres de Paris, d'un produit net de 150 000 fr. Bail de dix-huit années. S'adresser à M. Thifaine-Desaunays, notaire à Paris, rue de Menars, 8.

CHEMIN DE FER DE SAINY-ETIENNE A LYON. Le mardi 29 novembre 1842, à deux heures très précises, en séance publique du conseil d'administration, au siège social, à Paris, rue de Lille, 105, il sera procédé au tirage au sort des 66 obligations des emprunts réunis de la compagnie du chemin de fer de Sainy-Étienne à Lyon, à rembourser au 1<sup>er</sup> janvier 1843, en 250 fr. chacune.

L'agent et caissier central : AGILLIE GUILLAUME.

AVIS IMPORTANT AUX FILATURES DU LIN. An Englishman from long experience have acquired a superior method of covering card rollers and metal preparing rollers likewise the best manner of constructing belts is capable of undertaking the wood turning of a fa-

brique. Testimonials can be given to qualify him in the above branches. Address J. W. 12, rue de la Terrière, Dunkerque (France).

Messieurs les commissaires de la société du Plessis, ayant, d'accord avec M. Fanlet, jugé nécessaire une convocation extraordinaire, ont l'honneur de prévenir Messieurs les ac-

tionnaires qu'il y aura une assemblée générale au siège social à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 61, le dimanche quatre décembre prochain, à midi.

CLÉRICATURE DU NOTARIAT. A la demande de MM. les clercs des études de Paris, le professeur de notariat fait pour eux

cours particulier, les lundi, mardi, mercredi, 8 heures du matin, rue de Sorbonne, 5.

### CAUTÈRES

POIS ELASTIQUES EN CAOUTCHOUC. De Leperdriel, pharmacien, adoucissants, la guimauve, suppuratifs au garon. F. Montmartre, 78, et dans beaucoup de pharmacies.

rue de la Fidélité, s. — Mme Larrieux, Thénos, 5. — Mme Pelolet, rue St-Sauveur, 18. — M. Fournier, rue de la Roquette, 39. — Mme Babegnard, place Mazas, 1. — Mlle Amblard, rue du Bataioir Saint-André, n° 15.

### BOURSE DU 22 NOVEMBRE.

	1 <sup>er</sup> c.	pl. ht.	pl. bas	dér. c.
5 0/0 compt.	119 10	119 20	119 10	119 10
— Fin courant	119 30	119 35	119 30	119 35
3 0/0 compt.	80 50	80 60	80 40	80 50
— Fin courant	80 50	80 60	80 50	80 60
Emp. 3 0/0...	—	—	—	—
— Fin courant	—	—	—	—
Naples compt.	108 80	108 80	108 80	108 80
— Fin courant	109	—	—	—

### Décès et inhumations.

Du 20 novembre 1842. M. Gueyraud, rue de Londres, 35. — Mlle Clément, rue de la Chaussée-d'Antin, 27. — Mme Sauvaire, rue de la Pépinière, 8. — Mlle Damouréte, rue Montmarie, 147. — M. Langlet, rue Tailbout, 9. — M. Roussel, marché St-Honoré, 19. — M. Aubin, rue du Helder, 21. — M. Garnier, rue Grammont, 13. — M. Villedieu, rue de Cléry, 21. — Mme Guillard, rue Hauteville, 52. — Mme veuve Carnet, rue aux Fers, 17. — M. Lemoine, rue Croix-des-Petits-Champs, 31. — M. Levy,

BRETON.

### Sociétés commerciales.

Du registre des délibérations de la société des voitures dites Jumelles, connue sous la raison TOULOUSE et Comp., dont le siège est à Paris, rue du Bouloi, 7 et 9, constituée par acte sous seings privés, en date du trente et un mars mil huit cent trente-sept, enregistré à Paris, le dix avril suivant, folio 19, recto, cases 2 et 3, aux droits de cinq francs cinquante centimes, publié le même jour dix avril, conformément à la loi. Il appert que, par délibération prise en assemblée générale, le neuf novembre mil huit cent quarante-deux, il a été décidé que, par suite du décès de M. Toulouse, la raison sociale serait désormais DUVAL et Comp. Que M. Nicolas-François DUVAL, demeurant à Paris, rue du Bouloi, 7, et M. Ambroise ALLAIN, demeurant à Paris, rue du Coq-Héron, 3, ont été maintenus dans leurs fonctions de gérans jusqu'au premier novembre mil huit cent quarante-trois ; Que M. Bailey, demeurant à Paris, rue Thévenot, 3, a été chargé de faire publier la dite délibération. Pour extrait conforme : BAILEY. (1713)

Paris, du 21 NOVEMBRE 1842, qui déclarent la faillite ouverte et en fixent provisoirement l'ouverture audit jour :

Du sieur OPPENHEIM, bimbolotier, boulevard Beaumarchais, 75, nommé M. Leroy juge-commissaire, et M. Maillot, rue du Sentier, 16, syndic provisoire (N° 3450 du gr.).

### CONVOCATIONS DE CRÉANCIERS.

Sont invités à se rendre au Tribunal de commerce de Paris, salle des assemblées des faillites, MM. les créanciers :

### VÉRIFICATIONS ET AFFIRMATIONS.

Du sieur CAT, md de vins, quai Valmy, 25, le 29 novembre à 12 heures (N° 3374 du gr.).

De la faillite CATHERINE et Ce, imprimeurs sur étoffes à Cléry, le 29 novembre à 12 heures (N° 3312 du gr.).

De la dame DESGREY, commissionnaire en marchandises, rue de Hanovre, 21, le 29 novembre à 12 heures (N° 3375 du gr.).

Pour être procédé, sous la présidence de M. le juge-commissaire, aux vérifications et affirmations de leurs créances.

NOTA. Il est nécessaire que les créanciers convoqués pour les vérifications et affirmations de leurs créances remettent provisoirement leurs titres à MM. les syndics.

### CONCORDATS.

Du sieur MOTARD, entrep. de fortifications

à Belleville, le 28 novembre à 11 heures (N° 2796 du gr.).

Pour entendre, le rapport des syndics sur l'état de la faillite et être procédé à un concordat ou à un contrat d'union, et, au dernier cas, être immédiatement consultés, tant sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics.

NOTA. Il ne sera admis à ces assemblées que les créanciers vérifiés et affirmés ou admis par provision.

### PRODUCTION DE TITRES.

Sont invités à produire dans le délai de vingt jours, à dater de ce jour, leurs titres de créances, accompagnés d'un bordereau sur papier timbré, indicatif des sommes à réclamer, MM. les créanciers :

Du sieur TEMPEITE, tailleur, rue Neuve-St-Marc, 11, entre les mains de M. Richomme, rue Montorgueil, 71, syndic de la faillite (N° 3176 du gr.).

Pour, en conformité de l'article 463 de la loi du 28 mai 1838, être procédé à la vérification des créances, qui commencera immédiatement après l'expiration de ce délai.

### MISES EN DEMEURE.

MM les créanciers du sieur LEPORTIER et Ce, négociants, passage Saulnier, 11, qui sont en retard de produire leurs titres de

créances, sont prévenus que, par jugement rendu le 28 octobre 1842, le Tribunal de commerce de Paris leur a accordé un nouveau délai de huitaine, augmenté d'un jour par deux myriamètres de distance.

A défaut de production dans ce délai, les créanciers défallites ne seront pas compris dans les répartitions à faire (N° 9598 du gr.).

### REDDITION DE COMPTES.

MM. les créanciers composant l'union de la faillite des sieur et dame GOUFFE, pâtisseries, rue Neuve-des-Petits-Champs, 66, sont invités à se rendre, le 29 nov. à 12 heures, au palais du Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour, conformément à l'article 537 de la loi du 28 mai 1838, entendre le compte définitif qui sera rendu par les syndics, le débattre, le clore et l'arrêter ; leur donner décharge de leurs fonctions et donner leur avis sur l'excusabilité du failli (N° 3001 du gr.).

### ASSEMBLÉES DU MERCREDI 23 NOVEMBRE.

NEUF HEURES : Hauet, anc. épicière, clôt. — Dubois, sellier-bourrellier, id. — Tareau, entrep. de menuiserie, id. — Mayer, md d'étoffes, synd. — Savonnière, limonadier, redd. de comptes.

DIX HEURES : Veuve Rey, fab. de cadres, rem. à huitaine.

ONZE HEURES : Picaut, fab. de cartes, synd. Godefroy, négociant en vins, clôt. — Saba-

Enregistré à Paris, le 22 novembre 1842. Reçu un franc dix centimes ;

IMPRIMERIE DE A. GUYOT, IMPRIMEUR DE L'ORDRE DES AVOCATS, RUE NEUVE-DES-PETITS-CHAMPS, 35;

Pour légalisation de la signature A. GUYOT, le maire du 2<sup>e</sup> arrondissement.