

Accident du chemin de fer de Pontmort

Hier matin, au moment où on attendait l'arrivée du train-poste, une terrible nouvelle s'est répandue dans la ville. On apprenait que le train n° 715, qui fait le service de la poste entre St-Germain-des-Fossés et Clermont, avait déraillé au kilomètre 396, à environ deux kilomètres avant la station de Pontmort, en venant sur Riom.

Comme toujours, les premières rumeurs ont exagéré les conséquences de cet accident, et la préoccupation des élections a bientôt fait place à l'anxiété bien naturelle dans laquelle les bruits qui circulaient ont plongé la population.

Depuis que notre réseau de chemin de fer fonctionne, c'est la première fois qu'un accident grave s'est produit dans les environs de notre gare, et sans que celui-ci ait atteint, fort heureusement, les proportions considérables qu'on lui prêtait d'abord, il a cependant une gravité, hélas! trop douloureuse.

Le train 715 était composé de 16 voitures, à savoir 8 fourgons, 2 bureaux ambulants de la poste, 2 wagons de 1re classe, 2 de 2e classe, 5 de 3e classe. Il était conduit par deux locomotives qui occupaient la tête du train.

C'est environ vers 6 heures et demie, qu'après avoir rattrapé, dit-on, par une vitesse assez grande, une partie de son retard, il a déraillé à l'endroit que nous vous indiqué, et qui se trouve sur le territoire de la commune de la Moutade, à peu près en face de ce village.

Les personnes qui se trouvaient sur les routes voisines, ont entendu l'effrayante détonation produite par le choc violent qui eut lieu, et se portèrent en toute hâte sur le lieu de l'accident. C'est ainsi qu'un cultivateur de cette commune, ancien employé de chemin de fer, et qui, témoin d'autres accidents de ce genre, jugea d'un coup d'œil toute l'étendue du mal, vint spontanément concourir au sauvetage et rendit aux malheureux blessés les plus efficaces services, en attendant qu'il se fît, jusqu'à l'arrivée des autorités et de la justice, le gardien du point où on apercevait, à travers des débris accumulés, des corps inanimés dont il était impossible de prévoir le nombre exact.

Sans avoir été témoin de la scène horrible qui a dû se produire au moment même de l'accident, on peut aisément se rendre compte de l'épouvantable mêlée qui a dû avoir lieu. Dès le commencement du déraillement qui, ainsi qu'on le verra plus loin, a duré plus de cent mètres, l'inquiétude, causée par d'anormales secousses allait croissant, et lorsque le train, changeant de voie en brisant les rails, fut considéré comme perdu, des cris de détresse partirent de toutes les portières sans que, dans cette course rapide, il fût possible à qui que ce soit de quitter le train.

Mais lorsque l'arrêt complet eut succédé à l'épouvantable secousse qu'il produisit, lorsque les voyageurs qui avaient été assez heureux pour sortir sains et saufs de leurs prisons, eurent mis pied à terre, au nombre d'environ cent cinquante, les cris de douleur des blessés ne leur donnèrent pas le temps de se réjouir de leur propre salut, et chacun se dévoua pour porter secours aux malheureux qui se trouvaient dans les wagons qui avaient plus fortement subi les violences du choc.

En même temps que l'on donnait sur place aux blessés les premiers soins, on fit télégraphier de la station de Pontmort à Clermont et à Riom pour réclamer du secours. Deux trains spéciaux partirent successivement de Clermont. Par le premier qui passa à Riom, M. le procureur général se rendit sur les lieux où il arriva ainsi un des premiers et où il ne cessa de veiller au sauvetage, et de donner les ordres exigés par les circonstances. M. le docteur Girard, médecin de la Compagnie, prit le même train. M. le capitaine de gendarmerie, M. le maréchal-des-logis et plusieurs gendarmes partirent également par ce train.

Quelques minutes après, un second train prenait également à la gare de Riom M. le procureur de la République, M. le commissaire de police et un nombreux personnel d'ouvriers. Par ces deux trains, les principaux employés du chemin de fer se sont rendus à Pontmort. Nous avons remarqué, en outre de M. le docteur Gagnon, médecin de la Compagnie, de M. le docteur Deschamps, et de M. Amblard, pharmacien, MM. de la Taille, inspecteur principal de l'exploitation; Theurier, inspecteur; De la Boissière, inspecteur; Cartier, inspecteur; Burillon, chef de la gare de Clermont; Parrouton, chef de train principal; De Clamecy, commissaire de surveillance administrative; Priestley, ingénieur de la voie; Dupuis, chef de section de la voie, etc., etc. Ces trains croisèrent à Pontmort, sur le quai, les nombreux voyageurs qui, sains et saufs, ou du moins légèrement contusionnés, étaient venus à pied attendre qu'un train vînt les prendre pour continuer leur route.

Quelques minutes après le second train, M. le juge d'instruction de Riom arriva sur les lieux. Enfin, M. le préfet du département, qui avait manqué le train de secours accourut de toute la vitesse de ses chevaux.

En arrivant, chacun se préoccupa de l'étendue du désastre, mais les renseignements étaient encore confus; on parlait de deux ou trois morts et d'une douzaine de blessés sérieux qui, du reste, avaient été aussitôt que possible dirigés sur Riom dans un wagon de service. Nous y reviendrons; suivons chronologiquement les faits.

Pour aller sur le lieu de l'accident, qu'on aperçoit presque de grâce au tracé direct de la ligne, on est obligé d'aller très-lentement à cause de la pente. Le trajet est relativement long. Le spectacle qui s'offre de suite aux regards est navrant. Nous n'essaierons pas d'en retracer le tableau; nous faisons mieux que cela. Grâce à l'obligeance d'un artiste habile dont nous avons su vaincre la modestie, nous pouvons mettre sous les yeux de nos lecteurs l'aspect du train à notre arrivée. Ce dessin simplifiera de beaucoup notre tâche, tout en initiant nos lecteurs d'une façon plus intime à l'aspect désolant de cet informe chaos de voitures défoncées, brisées, littéralement broyées.

En voyant les rails tordus, déchiquetés en certaines parties, brisés nets dans plusieurs endroits, on juge tout de suite de la puissance du choc et de la terrible commotion qui a dû se produire. Le dessin que nous donnons est pris du côté de la voie n° 1 (voie de fuite en venant sur Riom); il est pris du bas du remblai qui a en cet endroit une hauteur d'environ 7 à 8 mètres: c'est ce qui explique que les roues des wagons n'étaient pas visibles pour le dessinateur.

En tête du train (à gauche), on aperçoit un tender resté en travers sur la voie; les deux locomotives ont plongé du côté opposé du remblai. Le train a rechassé sur la gauche deux fourgons dont un est en pointe et l'autre renversé sur le talus, il faut les tourner en descendant le talus pour arriver à la suite du train. Ainsi qu'on le voit, la résistance de la tête du train et l'impulsion de la queue ont produit leur effet au centre où trois wagons ont été broyés entre ces deux forces contraires, qui ont vaincu leur point central de résistance. Deux wagons ont particulièrement souffert, et c'est sous leurs débris qu'on a retrouvé les corps des victimes. On voit, au centre de notre dessin, un wagon de 1re classe presque verticalement dressé. Le premier compartiment de ce wagon a été littéralement broyé. Il est précédé par un fourgon dont il ne reste que les vestiges, et dans lequel il s'est pour ainsi dire emboîté, tout comme la tête d'un des wagons-poste qui suivent s'est emboîtée dans ce compartiment du wagon de 1re classe.

Le second wagon-poste et les voitures qui suivent n'ont, ainsi qu'on le voit, que très-peu souffert. À l'arrivée des trains de secours, il n'y avait plus sur les lieux ni voyageurs ni blessés. Sur le côté droit du train, au bord du compartiment de 1re classe éventré, on aperçoit le cadavre entier d'une femme, gantée de noir, horriblement contourné; une jambe était prise dans le ressort du wagon suivant, qui l'avait tordue au genou; l'autre était serrée sous un des essieux; le corps, violemment tordu, ne portait pas de traces de contusions;

c'est ce qui explique que cette malheureuse femme, livrée à de mortelles tortures, a pu pendant plusieurs minutes pousser des cris déchirants qui ne pouvaient lui valoir aucun secours.

Du côté opposé, entre le wagon de 1^{re} et le fourgon qui le précède, à travers leurs débris entremêlés, on aperçoit la tête d'un homme écrasée entre deux pièces de bois; à côté, une main qui sort; un peu plus au bord, un pied de femme; à gauche, le corps d'un homme.

Aucune constatation n'est encore possible. Il faut découvrir ce nid à cadavres enfoui sous le poids du wagon de 1^{re} classe qui porte en pointe dessus et qui les ferme contre la partie du plancher restée intacte du fourgon. C'est œuvre des hommes de la Compagnie qui, à l'aide de cordes à poulie, déterminent la chute de ce wagon sur le talus de gauche.

Mais pendant ce temps, M. le docteur Gagnon avait reconnu dans le cadavre de femme découvert sur la droite, une de ses clientes, madame Guiton, femme d'un entrepreneur de travaux publics demeurant à Clermont. On sut alors que son mari, qui avait été retiré mutilé à côté d'elle avait été transporté à Riom parmi les blessés. — On verra plus loin qu'il ne tarda pas à succomber lui-même en demandant sa femme !

À l'aide de crics, on peut soulever les pièces qui étreignaient les jambes de madame Guiton et on transporte immédiatement son cadavre en lieu propice. Le wagon de 1^{re} classe ayant été rejeté de côté, la constatation du nombre des victimes fut facile; mais au lieu de deux ou trois cadavres on en trouva cinq. M. Gagnon, médecin de la Compagnie, ainsi que d'autres employés, reconnurent d'abord avec douleur le cadavre de M. Dupuy-Montbrun avec lequel ils étaient en relation journalière, puisqu'il était agent lui-même de la Compagnie.

Puis on porta successivement sur le tertre qui borde la voie les cadavres de : M. Basse-Dupuy, ancien négociant à Clermont. M. Coutureau, conducteur de train, le seul qui ait été défiguré, sa tête ayant été en quelque sorte broyée. Mme Chansolloy, femme d'un employé du chemin de fer à Clermont. Ces cinq cadavres, dont l'identité a été établie par les papiers dont ils étaient porteurs, furent aussitôt que possible, chargés dans un wagon de service envoyé à cet effet avec des matelas, et ils ont dû être conduits à Clermont à la disposition des familles.

Ainsi qu'on vient de le voir, ces cadavres étaient tous agglomérés sur le même point; ils se touchaient presque et cependant ils n'avaient pas voyagé dans le même wagon; mais dans le choc, le compartiment du wagon de 1^{re} où étaient la plupart des victimes est entré, en s'enfonçant, dans le fourgon de service où était Coutureau et probablement M. Dupuy-Montbrun, et ils se sont ainsi trouvés rapprochés pour la mort.

Sauf Madame Guiton qui, nous l'avons dit, a crié quelques minutes, il paraît que les autres victimes n'ont pas eu le temps de souffrir; elles ont été étouffées, anéanties sur le coup.

Voici du reste la liste complète des morts :

- 1° Coutureau, conducteur du train, laissant une veuve et deux enfants ;
- 2° Dupuy-Montbrun, employé aux recherches des bagages, qui a enterré, il y a quelques jours seulement, son fils unique, officier en congé par suite de maladie, et dont la veuve aura ainsi perdu consécutivement son fils et son mari ;
- 3° Basse-Dupuy, ancien négociant à Clermont, marié et père de famille ;
- 4° Mme Chanssoloy, femme d'un employé de la Compagnie, venant rejoindre son mari à Clermont;
- 5° Mme Guiton, femme de M. Guiton, entrepreneur de travaux publics à Clermont ;
- 6° Enfin, M. Guiton qui, grièvement blessé, fut emporté à Riom, où il ne tarda pas à expirer, avant même son arrivée à l'hospice, en ne cessant de demander sa femme dont il ignorait le triste sort.

Le nombre des blessés est presque impossible à connaître exactement, si on veut comprendre comme blessés tous les voyageurs qui ont reçu des contusions légères, des écorchures sans gravité. Mais voici à l'égard des blessés les renseignements que nous pouvons donner :

BLESSÉS EN TRAITEMENT À L'HOSPICE DE RIOM.

1° Régias, Antoine, marchand colporteur, âgé de 30 ans, marié, domicilié à Ségur, canton d'Allanches (Cantal); Fracture de la jambe gauche.

2° Fages, François, 28 ans, soldat au 18^e chasseurs, congédié, se rendant dans son pays à Loderne, canton de St-Hilaire (Aude); Fracture de la jambe droite.

3° Dejean, Sébastien, 27 ans, soldat au 18^e d'artillerie, allant rejoindre à Toulouse; Contusion à la poitrine; plaie à la main gauche.

4° Lafargue, Léon, soldat de la légion étrangère, âgé de 23 ans, allant rejoindre en Algérie; Fracture de la clavicule droite; plaie contuse à la tête.

5° Devavery, Félicien, soldat au 7^e hussards, âgé de 25 ans, né à Trépail, canton de Verzy (Marne), Plaie contuse à la tête; contusions à la face; contusion à la cuisse droite;

6° Roux, Joseph, âgé de 52 ans, charron à Escurolles (Allier), Fractures comminutives des deux jambes, Position grave.

7° Enfin Jalbot, Antoine, soldat au 18^e d'artillerie, qui, conduit hier à la Moutade, a été envoyé aujourd'hui à l'hospice de Riom. Il a une plaie contuse au coude droit.

Quelques personnes, blessées moins grièvement, au nombre de cinq ou six, ont été conduites à l'hospice de Clermont. Nous n'avons pu encore avoir leurs noms. En définitive, le nombre des personnes blessées sérieusement doit être de 12 à 15.

Quelques blessés ont été recueillis dans les environs. Aucun d'eux n'a été gravement atteint. Nous citerons par exemple : Magne, commis-voyageur, de Massiac (Cantal). — Atteint de contusion à la cheville externe gauche et d'écorchure au poignet gauche. — Conduit à la Moutade, il a pu repartir le jour même. Samson, Théophile, d'Elbeuf, soldat au 19^e de ligne, blessé à la tête, a été conduit chez Pouzol, aubergiste à Cellule. Jean Gaine, de Chanterelle (Cantal), ayant subi des contusions au coude droit, est reparti. Simon, Stanislas, soldat au 19^e de ligne, venant de Rastadt, contusionné à la main droite, est aussi reparti.

Du reste, pour plusieurs blessés, des pansements avaient été faits avant l'arrivée des trains de secours. C'est ainsi que le R. P. Supérieur du petit séminaire de Cellule, accompagné du P. Économe, était arrivé de bonne heure sur le lieu de l'accident et a lui-même opéré plusieurs pansements. Le Vicaire de la Moutade, M. l'abbé Mouton, est venu également porter ses secours, et, nous assure-t-on, voyant l'état désespéré de M. Guiton, il a pu appeler M. le maire de la Moutade, qui aurait reçu ses dernières volontés verbalement, avant que M. l'abbé ne lui administrât lui-même les derniers sacrements.

Ce n'est pas, du reste, sur le lieu seul de l'accident que les blessés ont été secourus avec empressement. Pendant le temps qu'ils ont passé à la gare de Riom, en attendant leur transfert à l'hospice, on les a entourés de soins, et on nous a notamment cité M. Dupuis, aubergiste près la gare, qui leur a généreusement porté tout ce que leur état permettait de leur faire prendre pour soutenir leurs forces.

La justice s'est de nouveau transportée hier et aujourd'hui sur les lieux, afin de mieux étudier les causes de l'accident en présence des ingénieurs de la Compagnie, et de continuer toutes les investigations utiles. Après le premier déblaiement, on a remarqué, à l'endroit où la première locomotive est sortie de la voie n° 1 (voie de gauche en venant sur Riom) un rail complètement cassé. Le champignon, ou couverture du rail destinée à recevoir la roue, n'avait plus aucune adhérence avec le corps du rail sur une longueur de

deux mètres et demie environ, et se trouvait ainsi librement superposée, comme une lamelle qui aurait été dessoudée, ce qui faisait un porte-à-faux.

Il est permis de supposer que cette partie du rail a été brisée et déplacée par une des roues des locomotives, qui allant alors frapper contre le rail suivant, qui se trouvait ainsi plus élevé, lui a fait échapper la voie. Quoiqu'il en soit de cette supposition, on a constaté qu'à partir de ce moment les locomotives et le train ont parcouru un espace de 144 mètres jusqu'au point d'arrêt.

Pendant 45 mètres, le train a suivi à peu près une ligne droite; il a alors quitté tout à fait la voie n° 1 pour prendre, en brisant les rails, la voie n° 2; il a parcouru un assez long espace sur cette voie, et enfin, les locomotives tournant brusquement, se sont perdues dans le talus où elles ont profondément plongé en se renversant. Les roues se trouvant ainsi en l'air ont tourné dans le vide et le train, brusquement arrêté, s'est repleyé sur lui-même de toute la force de la vitesse acquise et qui était encore très-importante malgré tous les efforts auxquels se sont livrés pour l'atténuer les mécaniciens et les chauffeurs.

C'est au moment où les locomotives ont pris le talus, que les mécaniciens et les chauffeurs, voyant leur impuissance à maîtriser l'accident, ont rapidement sauté sur la voie et ont pu ainsi en être quittes pour une forte secousse et quelques contusions.

Sans une circonstance qui nous a frappé, comme elle a frappé plusieurs autres personnes, il est probable que l'accident que nous avons à enregistrer eût été bien plus terrible. Nous avons dit que les deux locomotives s'étaient abîmées dans le talus en se retournant, ce qui a arrêté brusquement le train. Or, une des roues de la 2e machine était traversée par un rail qu'elle avait fortement contourné, mais qui avait formé ainsi un point invincible de résistance. C'est là, sans doute, ce qui a déterminé le renversement de la machine, qui s'est buttée contre ce levier dû au hasard. Il est probable que ce rail a été repoussé par la première machine et est venu ainsi de pointe entrer dans l'évidement d'une des roues de la seconde, qu'il a puissamment enrayée.

Il est présumable que, sans cette circonstance, les deux machines auraient continué à descendre obliquement le talus, entraînant ainsi le train tout entier, qui se serait confondu dans un bouleversement complet, où les wagons bousculés, renversés, brisés les uns sous les autres, auraient rendu de bien plus nombreuses victimes.

Il y a des hasards bien étranges, et la vie humaine tient à des circonstances bien capricieuses.

Dans le compartiment où se trouvaient Madame et M. Guiton, Madame Chansolloy, M. Basse-Dupuis, était également, à gauche, un jeune officier décoré. Ce compartiment a été complètement aplati et écrasé dans les quatre cinquièmes de sa longueur; sur les cinq voyageurs qu'il contenait, quatre ont été tués sur le coup. Mais par un hasard providentiel, l'écrasement du compartiment produisit à gauche comme une alvéole par laquelle fut lancé sur la voie le jeune officier, qui se trouva ainsi à terre sans avoir pris la moindre contusion.

Dans ce même wagon (celui qui est dressé au milieu de notre dessin) il y avait d'autres voyageurs. Celui du milieu contenait, nous a-t-on dit, un tailleur de Clermont, qui a pu descendre sans avoir pris de mal. Du compartiment qui est placé au sommet, penché ainsi perpendiculairement au-dessus du train, était une demoiselle qui en est descendue sans autre mal qu'une contusion légère derrière le cou. Cette demoiselle, femme de chambre à Paris, était partie sur une dépêche qui l'appelait à Roanne auprès de sa mère malade. Au départ de St-Germain-des-Fossés, elle avait pris par mégarde le train de Clermont pour celui de Roanne, et au lieu de se trouver près du chevet de sa mère, elle s'est réveillée perchée au sommet du wagon le plus maltraité, obligée de rétrograder jusqu'à St-Germain pour reprendre le train qui devait la conduire à sa destination, providentiellement sauvée des suites d'une erreur qui eût pu être fatale!