

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE CHAMBÉRY

(Correspondance particulière de la Gazette des Tribunaux) Présidence de M. Chaboud.
Audiences des 16 et 17 février.

ACCIDENT DU 17 DÉCEMBRE 1876. — LE CHEF DE GARE DE CHÂTILLON. — HOMICIDE PAR IMPRUDENCE. — RESPONSABILITÉ DE LA COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Le 17 décembre 1876, deux trains de voyageurs lancés à toute vitesse se rencontrèrent sur la ligne de Modane à Mâcon, entre les stations d'Aix-les-Bains et de Châtillon (Savoie), au sortir du tunnel de Grésine, sur la rive orientale du lac du Bourget. Le choc fut si violent que les deux locomotives s'emboîtèrent pour ainsi dire l'une dans l'autre, et que les wagons, brisés pour la plupart, s'entassèrent à une hauteur de plusieurs mètres. Bien que le nombre des voyageurs des deux trains fût de soixante-dix environ, il n'y eut que neuf personnes tuées et quatorze blessées plus ou moins grièvement.

Voici la liste des victimes de la catastrophe :

1° Tués : Paul VINCENT et Michel GODDARD, mécaniciens ; Jean HYDIER et Jules LAMBERT, chauffeurs ; Jacques ZANADA et Germain FUSIL, chefs de trains, tous six employés de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; Mathieu MARRUG, de Milan ; Thomas MATHER, de Londres ; Jean-Marie JACQUES, de Mâcon.

2° Blessés : Anatole JAUNET-SPONVILLE, ingénieur, de Paris ; Charles STEWART, de Londres ; Charles TERREY, américain ; Jean MILANO, de Milan ; Pascale NOVI veuve Rosa, de Milan ; Ross HUME, écossais ; Marguerite BUVOLI, de Mantoue ; Auguste SCHILDUECK, de Lausanne ; Marc LAUGIER, de Florence ; Perrin GILBERT père et fils, Hortense BERRA, de Bruxelles ; Joseph BUVOLI, de Milan.

Voici par suite de quelles circonstances se produisit cette catastrophe.

Un déraillement avait eu lieu à Montereau dans la matinée du même jour et avait occasionné un retard de dix heures neuf minutes au train 265, qui, arrivant à Culoz, se subdivise pour former les train 245 se dirigeant sur Genève et 265 se dirigeant sur Modane. Une première dépêche du chef de gare de Culoz avait averti le chef de gare de Châtillon de ce retard, à 5 heures 18 minutes du soir. Les gares suivantes avaient également été averties.

Or, ce train express numéro 265 qui, d'après sa marche régulière doit arriver à Aix-les-Bains à 9 heures 43 minutes du matin, n'y étant pas encore annoncé à 7 heures du soir, le chef de gare d'Aix-les-Bains qui avait à expédier le train mixte 272, demanda à son collègue de Châtillon le changement de croisement de ce train avec l'express. A cet effet, ils échangèrent les quatre dépêches prescrites par l'article 364, paragraphe 2 du règlement général numéro 2.

1re dépêche : D'Aix à Châtillon pour demander si le train 265 était arrivé à cette gare à 7 heures 4 minutes du soir. **2e dépêche :** Réponse négative de Châtillon à 7 heures 5 minutes. **3e dépêche :** D'Aix à Châtillon, à 7 heures 6 minutes : « Arrêtez train 265, je vous enverrai 272. » **4e dépêche :** Châtillon à Aix, 7 heures 7 minutes : « J'arrêterai train 265, envoyez-moi 272. »

Au reçu de cette dépêche, le chef de gare d'Aix lança le train 272, à 7 heures 10 minutes. Malheureusement, le chef de gare de Châtillon oublia, avant d'envoyer cette dernière dépêche, de

couvrir la voie comme le prescrit en pareil cas l'article cité plus haut du règlement des chemins de fer. Il comptait le faire immédiatement après, le train 265 suivant ses prévisions ne devant pas arriver avant au moins vingt minutes. Mais le train 265 avait gagné du temps en accélérant sa marche.

A peine le chef de gare de Châtillon venait-il de transmettre sa dernière dépêche, au moment où un homme d'équipe la copiait sur le registre, pendant que l'autre se dirigeait vers le sémaphore pour aller couvrir la voie, que le train 265 passait avec vitesse devant la gare de Châtillon, à 7 heures 8 minutes.

Le chef de gare comprit aussitôt le malheur qui allait arriver ; il cria, il chercha à faire des signaux ; rien ne fut entendu ni remarqué. Éperdu et hors de lui, il songea néanmoins à télégraphier à Aix, mais quelques minutes s'étaient écoulées. A 7 heures 13 minutes seulement, il télégraphia d'une main fébrile au chef de gare d'Aix. Il était trop tard. Le train 272 était parti à 7 heures 10 minutes. Ce fut à 7 heures 18 minutes qu'eut lieu la rencontre des deux trains.

Le lendemain, le nommé Marie-Louis-Philippe-Amable DUPONT était arrêté, et le vendredi 16 février courant il était traduit devant le Tribunal correctionnel de Chambéry, sous l'inculpation suivante :

1° D'avoir, le 17 décembre 1876, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, involontairement causé, sur le chemin de fer P.-L.-M., entre les gares de Châtillon et d'Aix-les-Bains, sur la commune de Brison-l'Innocent, un accident qui a occasionné la mort des nommés Paul VINCENT, Michel GODDARD, Jean HYDIER, Jules LAMBERT, Jacques ZANADA, Germain FUSIL, Thomas MATHER, Mathieu MARRUG et Jean-Marie JACQUES ;

2° Ledit jour, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, involontairement causé, sur le chemin de fer P.-L.-M., etc. (ut supra), un accident qui a occasionné des blessures à plusieurs personnes, et notamment aux dénommés : Anatole JAUNET SPONVILLE, Charles HEWART [sic - écrit Stewart plus haut], Charles TERREY, Ross HUME, Perrin GILBERT père et fils, Jean MILANO, Pascale NOVI, veuve Rosa, Auguste SCHILDUECK, Marc LAUGIER, Joseph BUVOLI, Marguerite BUVOLI et Hortense BERRA.

En outre, la compagnie P.-L.-M. était citée en la personne de M. BARGMANN, son directeur, comme civilement responsable.

Délits prévus et punis par l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845.

INTERROGATOIRE DU PRÉVENU.

Marie-Louis-Philippe-Amable DUPONT, trente-cinq ans, chef de gare à Châtillon.

D. Vous êtes sorti du service militaire en 1869 en qualité de sergent-major, et, depuis cette époque, vous êtes employé de la compagnie P.-L.-M. Vos états de services dans la compagnie sont assez mauvais. Après avoir été, une première fois, chef de gare à Saint-Hélène-du-Lac, vous avez rétrogradé et avez été remis facteur de première classe, pour avoir occasionné un déraillement. Puis, replacé comme chef de gare à Lovagny d'abord, puis à Châtillon, vous avez subi plusieurs punitions pour irrégularités dans votre service ? — **R.** J'ai occasionné, il est vrai, un déraillement, mais c'était dans une manœuvre ; quant aux punitions, soit au service militaire, soit comme employé de la compagnie, je n'en ai jamais eu que d'insignifiantes.

D. Comment expliquez-vous l'incroyable négligence que vous avez eue d'ouvrir la voie à votre collègue d'Aix-les-Bains avant d'avoir, comme vous le prescrit le règlement, couvert la voie du côté de Culoz, pour arrêter le train 265 ? — **R.** J'étais à dîner lorsque est arrivée la première dépêche d'Aix ; c'est le nommé PETHOU, mon employé, qui l'a reçue et qui a répondu la première fois. Lorsque je suis arrivé pour expédier la deuxième dépêche, j'ai cru que mon employé s'était inquiété des signaux ; du reste, le train 265 ne devait arriver qu'à 7 heures 30 minutes.

D. Ne pouviez-vous pas prévoir que, comme il arrive ordinairement, le train gagnerait du temps ? — **R.** Non, monsieur, car il est très rare qu'un express, dont la marche est rapide en temps normal, l'accélère encore pour gagner du temps quand il est en retard.

D. Si vous aviez été attentif, sans doute vous auriez entendu arriver le train ? — **R.** Non, monsieur, cela était impossible, car le mécanicien n'a pas sifflé avant d'arriver à la gare, et, depuis la gare, on ne peut apercevoir la voie.

D. A quelle heure le train 265 a-t-il passé devant votre gare, et qu'avez-vous fait aussitôt après son passage ? — **R.** Le train est passé à 7 heures 7 ou 7 heures 8 minutes ; je ne puis préciser davantage. Aussitôt, mon unique préoccupation a été d'arrêter le train. J'aurais pu le faire, si, comme le prescrit le règlement, il avait eu seulement une vitesse de 55 kilomètres à l'heure ; mais il avait passé avec une rapidité vertigineuse. Voyant mes efforts inutiles, j'étais presque fou. Néanmoins je songeais bientôt à avertir Aix ; mais il était trop tard.

D. Il a été constaté à Aix que ce n'est qu'à 7 heures 13 minutes que vous avez songé à avertir Aix du passage du train 265. — **R.** Ce n'est pas à 7 heures 13 minutes, mais plus tôt. Malheureusement, les fils ne correspondaient pas, et je n'ai pu être entendu de suite.

D. Le chef de gare de Culoz vous a fait une attaque à 7 heures 4 minutes, pour vous informer du départ du train et de la diminution du retard ; vous n'étiez pas à votre poste ? — **R.** Je n'ai reçu aucune attaque de Culoz ; mes hommes n'ont pas dû entendre la sonnerie venant de cette direction.

AUDITION DES TÉMOINS.

M. Jever (Gabriel), commissaire de surveillance spécial à Aix-les-Bains : La catastrophe, d'après lui, a dû avoir lieu entre 7 heures 16 minutes et 7 heures 17 minutes. Il donne lecture des procès-verbaux qu'il a versés à l'instruction et en répète les conclusions. A DUPONT seul incombe la responsabilité de l'accident. M. le commissaire croit que ce dernier a eu la malencontreuse idée de s'isoler télégraphiquement du côté de Culoz, c'est pour cela qu'il n'aura point entendu l'appel du chef de gare de cette station à 7 heures 4 minutes. Il a eu le tort de ne point envoyer un homme à l'aiguille avant d'envoyer la deuxième dépêche pour faire mettre le disque avancé et le sémaphore à l'arrêt ; tandis qu'au moment du passage du train 265 à la gare de Châtillon, le disque avancé était à voie libre et le sémaphore à ralentissement.

Quant à DUPONT, c'est un honnête homme. J'ai eu souvent à lui faire des reproches au sujet de son service, mais je n'ai jamais eu de faute grave à lui imputer, surtout quant à l'exactitude. Quant à sa capacité, il n'était pas encore assez rompu au service et n'avait pas la tête assez bien organisée pour suffire au service de la gare de Châtillon où passent en moyenne vingt-cinq trains par jour. Il n'avait pas l'aptitude voulue pour faire face à des besoins aussi multiples. Tous les employés intelligents à qui j'ai causé de cette affaire ont été unanimes à tenir le même langage. Je ne dissimulerai pas que

quand j'ai vu qu'on prenait un chef de gare à Lovagny, petite gare où ne passent que six trains par jour, pour le mettre à Châtillon, j'en ai conçu de fâcheux pressentiments. A Lovagny un homme ne peut se former au service de façon à pouvoir répondre aux exigences d'une gare de l'importance de Châtillon.

BRASSEUR (Auguste), chef de gare à Aix-les-Bains : Il rappelle les quatre dépêches échangées avec Châtillon. Après avoir reçu la quatrième dépêche qui contenait ces mots : « J'arrêterai 265, envoyez-moi 272, » j'ai remis, conformément à l'article 354 du règlement, au mécanicien et au conducteur-chef un avis de croisement à Châtillon avec le train 265 ; cela est constaté par le registre à souche. (Le registre des dépêches qui est sous les yeux du Tribunal constate avec la plus scrupuleuse exactitude l'échange de la correspondance télégraphique. Le registre du mouvement des trains constate que le train 272 est parti d'Aix à 7 heures 10 minutes.) Averti à 7 heures 08 minutes, soit aussitôt après le passage du train 265 à Châtillon, j'aurais encore pu arrêter le train 272.

D. Quelle est la vitesse ordinaire des trains entre Culoz et Aix ? — **R.** L'express marche ordinairement à 55 kilomètres à l'heure, le train omnibus à 45.

PÉTHOUD (Antheline), homme d'équipe, était sur le seuil de la porte de la gare de Châtillon quand le train 265 a passé. Il avait une vitesse extraordinaire et n'a pas ralenti en arrivant à la gare, comme il devait le faire. Il a passé comme une flèche ; il n'a pas sifflé.

CHAPELU (Jean-Emile), homme d'équipe : J'écrivais la dépêche que venait d'envoyer le chef, quand a passé le train 265, sans qu'on eût pu le prévoir. Il avait une vitesse extraordinaire. Nous aurions dû aller « faire le disque, » mais comme il y avait, à ce que nous croyions, 24 minutes encore, nous pensions avoir le temps de le faire quand le train serait signalé de Culoz. Aussitôt après le passage du train, j'ai couru au disque, le chef de gare a crié. Puis une minute ou deux après, il est rentré et a saisi le manipulateur pour attaquer Aix, qui n'a pas répondu. Les fils, paraît-il, étaient mélangés. Ce n'est qu'à 7 heures 13 minutes que nous avons pu rentrer en communication avec Aix.

PANQUET (Louis), conducteur de train à Chambéry. (Cet homme est le seul des employés de la compagnie se trouvant sur le train express 265, qui ait survécu à la catastrophe.) : J'étais conducteur de queue du train 265. A notre passage à la gare de Châtillon, le disque était à voie libre, le sémaphore au ralentissement ; rien ne nous annonçait un croisement à Châtillon. La vitesse était de 25 à 30 kilomètres à l'heure. Le train a ralenti au passage de l'aiguille, puis a repris sa vitesse après avoir passé la gare. Depuis Mâcon, le train avait gagné du temps au passage des gares. Je ne puis vous dire si on a gagné de Culoz à Châtillon, mais je puis assurer que la vitesse était normale. Au passage de la gare de Châtillon, je n'ai pas vu de signaux de détresse et n'ai entendu ni crier ni siffler. J'étais trop émotionné au moment de l'accident pour me rendre compte de l'heure où il est arrivé.

RÉQUISITOIRE ET PLAIDOIRIE

M. Finas-Duplan, procureur de la République, prononce son réquisitoire.

Il rappelle brièvement l'horrible catastrophe qui a si vivement impressionné l'opinion publique ; le nombre des morts, celui des blessés. Cinq de ces derniers sont encore en proie à de cruelles souffrances et leur état est dangereux, plusieurs demeureront à jamais privés de l'usage de leurs membres. M. le procureur de la République tient à rendre publiquement hommage à l'héroïsme des

mécaniciens des deux trains. Ils auraient pu, en sautant de leurs machines, se soustraire à la mort. Ils ont préféré rester à leur poste, et l'on a constaté qu'ils avaient renversé la vapeur et n'avaient songé qu'à atténuer les effets du choc qu'ils prévoyaient imminent.

Quant à la négligence et à l'incurie de DUPONT, elle n'est pas douteuse. Il n'était pas à son poste à 7 heures 4 minutes, au moment où le chef de gare de Culoz faisait une attaque pour annoncer le départ du train 265. Sa présence à ce moment-là lui eût permis d'être averti et de prévenir le malheur. Il n'est descendu de chez lui qu'à 7 heures 6 minutes, appelé par son homme d'équipe pour répondre au chef de gare d'Aix. La faute la plus inexcusable est de n'avoir pas observé les articles 354 et 355 du règlement et de n'avoir pas mis les signaux de l'arrêt et couvert la voie avant de la déclarer libre. Le règlement est formel à cet égard et il n'est pas permis à un chef de gare de l'oublier un seul instant. Aussitôt après le passage, il aurait dû télégraphier à Aix, à 7 heures 8 minutes. Il eût encore pu empêcher le départ du train 272, qui ne s'est mis en mouvement qu'à 7 heures 10 minutes.

Le malheur a été immense, le retentissement de la catastrophe énorme. Une punition exemplaire doit prévenir le retour de semblables négligences. M. le procureur demande que le Tribunal applique le maximum de la peine portée par l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845, soit cinq ans d'emprisonnement.

Me ROBESSON, du Barreau de Chambéry, prend ensuite la parole.

Il cherche à atténuer la négligence de DUPONT. Un oubli est facile dans une gare où le service est surchargé, excessif et en disproportion avec les forces d'un seul homme. Du reste DUPONT ne doit pas seul supporter la responsabilité de l'accident. Elle doit retomber aussi soit sur le chef de gare de Culoz qui n'a pas télégraphié aussitôt après le départ de l'express 265. Ce dernier est parti de Culoz à 7 heures une minute, ce n'est qu'à 7 heures quatre que le chef de gare de Culoz a fait une attaque à celui de Châtillon. Ne recevant pas de réponse il aurait dû insister au lieu de s'en tenir à une seule attaque, on aurait fini par l'entendre à Châtillon. Sa responsabilité doit aussi retomber sur le malheureux mécanicien du train 265, qui, dit le défenseur, n'a pas ralenti en passant à Châtillon, et qui a eu le tort de forcer la vitesse et de tromper les prévisions légitimées par le retard annoncé.

La responsabilité doit aussi retomber sur la compagnie. La compagnie n'eût-elle pas depuis longtemps dû adopter ce nouveau système de signaux pour les voies uniques dont elle a jugé à propos d'annoncer le prochain établissement depuis la catastrophe ? Le malheureux DUPONT a été fou de douleur, et les tortures morales qu'il a endurées l'ont suffisamment puni de sa négligence involontaire.

LE JUGEMENT

Le Tribunal a prononcé son jugement à l'audience du samedi 17 courant. Il est ainsi conçu :

« Le Tribunal, « Attendu qu'il résulte de l'instruction et des débats que, le 17 décembre 1876, Philippe DUPONT, en sa qualité de chef de gare de la station de Châtillon, et sur une demande de croisement du train 272 avec le train 265, régulièrement formulée par la gare d'Aix-les-Bains, a transmis à celle-ci, à 7 heures 7 minutes, une dépêche affirmant qu'il arrêterait le train 265, de lui expédier le train 272 ;

« Que DUPONT a négligé en cette circonstance les prescriptions des articles 354 et 355 du règlement général, modifié par décision ministérielle du 30 juin 1876, qui lui imposait l'obligation

de s'assurer, avant la transmission de sa deuxième dépêche, que la voie du côté opposé était couverte par la mise à l'arrêt du disque avancé et du sémaphore ; qu'il n'a donné à cet effet aucun ordre aux deux facteurs qui l'entouraient à ce moment ;

« Attendu que l'imprudence du prévenu a été d'autant plus considérable qu'informé télégraphiquement, à 5 heures, du retard de 10 heures 9 minutes qu'avait le train 265 à son départ de Mâcon, il devait se rendre compte du court délai restant avant son passage normal à sa gare, où le croisement était imprévu ; de la distance 1,500 mètres qu'avait à parcourir l'employé chargé de la manœuvre du disque avancé ; de la possibilité qu'aurait ce train en retard de regagner quelques minutes sur un parcours aussi prolongé ;

« Que, de fait, une minute environ après l'envoi de la deuxième dépêche, le train 265 direct et express, en avance de 18 minutes sur le retard annoncé, trouvant sur l'indication des signaux la voie libre, traversait avec une rapidité exceptionnelle la gare de Châtillon, où il ne devait pas réglementairement s'arrêter ; que à 7 heures 18 minutes, au sortir du tunnel de Grésine, commune de Brison-Saint-Innocent, et dans une courbe d'environ 400 mètres, le même train se heurtait de toute vitesse contre le train 272, expédié à 7 heures 10 minutes d'Aix-les-Bains, sur l'assurance que la voie unique était gardée ;

« Attendu que les conséquences de cette collision ont été des plus douloureuses et des plus désastreuses : la mort constatée de six employés de la compagnie, tombés héroïquement à leur poste, après un suprême effort tenté pour le salut de tous ; la mort constatée de trois voyageurs ; seize personnes enfin gravement blessées ;

« Attendu que la responsabilité en retombe de fait sur DUPONT, qui avait pris charge d'assurer la liberté de la voie ;

« Attendu qu'il y a eu faute personnelle de sa part, exclusive du fait des tiers, puisque les prescriptions de l'article précité du règlement avaient précisément un but de protection et de parer, en dehors du concours de tous autres, à toute éventualité de collision, plus particulièrement au retard possible dans l'envoi des télégrammes avisant du départ du train ou de la rapidité imprimée à la marche du train ;

« Attendu qu'en matière d'homicide involontaire, il suffit d'une seule imprudence, d'une inattention, d'une inobservation des lois ou règlements établis par l'autorité compétente, pour qu'il y ait lieu à l'application de l'article 19 de la loi spéciale sur les chemins de fer, du 15 juillet 1845, applicable à l'espèce ;

« Attendu qu'il y a lieu, dans l'application de la peine, de pondérer à la fois une répression légitime et suffisante de l'inobservation des règlements qui visent la sécurité et la vie de tous les citoyens, qui sans cela serait quotidiennement compromise, avec les diverses circonstances malheureuses et fortuites qui certainement ne sont pas de nature à eximer DUPONT de la responsabilité pénale, mais tendent néanmoins à l'atténuer dans une certaine mesure ;

« Attendu qu'il y a lieu aussi de tenir compte des antécédents favorables du prévenu, de son attitude lors de la catastrophe et dès lors :

« Attendu que la compagnie, bien que citée comme civilement responsable des frais de la procédure en ce qui concerne DUPONT, son agent et employé, ne comparaît pas ;

« Par ces motifs, « Déclare DUPONT responsable de l'accident, etc. « Et vu les articles 354 et 355 du règlement général, ce dernier modifié par décision ministérielle du 30 juin 1876, et par application des articles 19 de la loi du 15 juillet 1845, 365 et 194 de la loi sur la contrainte par corps, le condamne à **trois années de prison, 300 francs d'amende et aux frais** ; fixe la contrainte par corps au minimum, donne défaut contre la compagnie, régulièrement citée en la personne de son administrateur général et la déclare tenue de droit, comme civilement responsable des frais de la procédure. »