

TRIBUNAUX.

LA CATASTROPHE DE CHARENTON

Bien que six mois se soient écoulés depuis le 5 septembre dernier, personne n'a encore oublié l'épouvantable catastrophe qui eut lieu ce jour-là à la gare de Charenton et qui plongea la population de Paris et celle des environs dans un véritable deuil.

19 morts et 99 blessés. Les détails de l'affreuse tuerie sont encore présents à toutes les mémoires, et le procès qui s'est ouvert vendredi devant la 9^e chambre correctionnelle ravive bien des plaies, fait saigner bien des cœurs de mères, d'épouses, de frères et d'amis.

On ne sera donc pas étonné d'apprendre que la petite salle d'audience de la 9^e chambre fût comble bien avant l'entrée du tribunal, qui était présidé par M. Dupont. M. Ditte occupait le siège du ministère public.

Avant l'ouverture de l'audience, on s'entretenait dans les groupes des arrangements pécuniaires qui, au cours de l'instruction à laquelle a donné lieu la catastrophe, sont intervenus entre la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et les blessés et les parents des victimes.

On citait entre autres un dédommagement de 200,000 francs donné à un membre d'une famille dont le chef avait été tué, dédommagement qui, dans l'intention de la compagnie, devait s'appliquer à toute la famille, alors que ce membre lésé aurait stipulé pour lui seul. Aussi la compagnie aurait-elle été vivement surprise en apprenant que les autres personnes de la même famille réclamaient.

On aperçoit sur les bancs réservés aux témoins plusieurs personnes vêtues de vêtements de deuil.

A la gauche du tribunal, sur une table, sont exposés quatre appareils électriques qui doivent servir à éclaircir le point relatif aux signaux, que les enquêtes ne sont pas parvenues à bien constater.

Le bruit court même que le ministère public abandonne la prévention à l'égard de l'aiguilleur Gennevès, quant aux erreurs de ses signaux; la prévention ne serait maintenue que sur le point des cinq minutes réglementaires à observer entre le départ de chaque train.

Les prévenus prennent place sur le banc des prévenus libres. Ils sont accompagnés de leurs défenseurs.

M. Marius-Antoine-Adrien Gras, chef de gare à Maisons-Alfort, âgé de 50 ans, s'assied devant son avocat, M^o Hémar;

M. Émile Gennevès, aiguilleur à la gare de Maisons-Alfort, âgé de 27 ans, est défendu par M^o Dubois;

M. Louis Mussier, aiguilleur à la gare de Charenton, est assisté de M^o Renoult.

La compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, citée comme civilement responsable, doit être représentée par M^o Péronne.

Plusieurs personnes qui n'ont pu s'arranger avec la compagnie se sont portées parties civiles. Elles ont confié à M^o Delattre leurs intérêts. Ces personnes, parmi lesquelles on cite les familles Millas et Fabre, de la Ferté-Alais, qui ont eu des morts dans la collision du 5 septembre, se proposent de demander des dommages-intérêts à la compagnie et aux trois prévenus.

L'audience est ouverte à onze heures.

On fait retirer les témoins dans leur salle. Nous remarquons parmi eux MM. Aquillon, ingénieur du contrôle de l'État; Théodore Lévy, ingénieur des ponts et chaussées; Léonce

Vec et Abel Houlbrat, ingénieurs civils. Ces messieurs se sont livrés à des enquêtes sur le fonctionnement des signaux et du disque de Charenton.

L'huissier appelle M. Picard, chef de l'exploitation de la compagnie, assigné par des parties civiles. Le témoin ne répond pas à l'appel de son nom. Le tribunal prononce défaut contre M. Picard.

Avant de passer à l'interrogatoire des prévenus, M. le président Dupont, en quelques paroles émues, rappelle le nombre des tués et des blessés, et fait remarquer que les employés de Maisons-Alfort et de Charenton avaient, ce jour là, entre neuf heures et demie et dix heures du matin, trois trains les trains 18, 584 et 10, ce dernier train rapide de Marseille à Paris à surveiller et à diriger, et que les règlements de Paris-Lyon-Méditerranée exigent que cinq minutes d'intervalle soient laissées entre les trains circulant sur une même voie. M. le président rappelle également les règlements en ce qui concerne les signaux, puis il interroge M. Gras.

D. Vous étiez chef de gare à Maisons-Alfort?

R. Oui, monsieur.

D. C'est vous qui auriez dû arrêter le rapide de Marseille n° 10, sachant que le train omnibus n° 584 venait de passer, que celui-ci était en retard et qu'il lui était impossible de marcher assez vite pour n'être pas rejoint par le rapide. Qu'avez-vous à dire?

R. J'ai à avouer que ce jour, un deuil de famille m'avait troublé un peu l'esprit. Je savais que le temps était court entre le train 10 et le train 584; mais je comptais sur l'aiguilleur Gennevès qui devait faire manœuvrer le disque, signal infranchissable pour arrêter un train. C'est lui qui a la responsabilité de n'avoir pas fait fermer la voie par son camarade de Charenton.

D. Vous vous êtes assuré au moins que Gennevès avait fait manœuvrer le disque?

R. Non.

D. En n'arrêtant pas le train 584 qui venait de Corbeil, vous avez commis une faute, et vous en avez commis une seconde en n'arrêtant pas le train 10 après avoir laissé partir le train 584.

R. J'avoue, monsieur le président, avoir oublié le rapide de Marseille à cause des chagrins de famille que j'invoquais tout à l'heure.

M. le président interroge ensuite les deux aiguilleurs Gennevès et Mussier. Ces deux employés affirment n'avoir commis aucune négligence.

Gennevès, au reproche qui lui est adressé d'avoir oublié de maintenir entre le train 584 et le train 10 l'intervalle réglementaire de cinq minutes, répond qu'il s'est réglé sur sa montre, et que cinq minutes se sont bien écoulées entre le passage du train 584 et le passage du train 10, à son poste de service qui est situé à 1,600 mètres de la gare de Maisons-Alfort.

M. l'avocat de la République fait observer que les cinq minutes doivent partir, non du passage du train 10 devant le poste de service du prévenu, mais du départ du train à la gare même de Maisons-Alfort.

L'organe du ministère public fait en outre observer que le passage du train 10, est marqué sur le registre de Gennevès à 9 h. 46. Or la catastrophe est arrivée à Charenton à 9 h. 46 minutes 50 secondes, il est donc de toute impossibilité que le rapide de Marseille ait pu franchir la distance de Maisons-Alfort à Charenton, qui est de deux kilomètres, en cinquante secondes.

Incident A ce moment,

M^o Péronne, avocat de la compagnie P.-L.-M., entre à l'audience et demande la parole. L'honorable défenseur ayant appris que son confrère, M^o Delattre, se présente au nom de

plusieurs parties civiles, dit que la compagnie n'a pas été citée régulièrement, la citation portant la 8^e chambre et le procès étant jugé à la neuvième.

M^o Delattre. — En effet, nous nous sommes trompés; c'est là une petite erreur que nous avons rectifiée dans une nouvelle assignation qui a été lancée hier soir.

M^o Péronne. — Dans ce cas, les délais ne sont pas suffisants. Je demande la nullité de l'assignation.

Après en avoir délibéré, le tribunal prononce la nullité de l'assignation.

M^o Delattre invite Mme Millias à approcher du banc des parties civiles, et il déclare au tribunal qu'en dehors de toute assignation, elle se porte partie civile à l'audience même.

Un débat s'élève ensuite entre M^o Delattre, M^o Péronne et les avocats des trois prévenus. Ces quatre derniers défenseurs demandent que Mme Millias ne soit pas reçue partie civile.

Après avoir délibéré, le tribunal donne tort à M^o Delattre par un jugement qui n'admet comme régulière l'introduction d'une partie civile au débat qu'après l'avoir fait précéder d'une assignation.

Suite de l'audience

M. le président interroge l'aiguilleur Mussier.

D. Quelle heure était-il lorsque le train 10 qui précédait le train 584 a passé à Charenton?

R. Il était 9 heures 43.

D. La voie était libre?

R. Oui. Le train-omnibus 584 est arrivé une ou deux minutes avant lui.

D. En voyant le train vous n'avez pas fait un signal pour arrêter le rapide de Marseille qui venait ensuite.

R. Si, j'ai mis le disque; mais ou le train ne l'a pas vu ou il n'en a pas tenu compte.

D. Vous savez que la prévention vous reproche de n'avoir pas fait suffisamment manœuvrer votre disque; lorsque le disque est fermé, une sonnerie l'indique. Vous n'avez pas entendu cette sonnerie, et vous n'avez rien fait de ce qu'en pareil cas le règlement prescrit; par exemple, vous auriez dû vous élancer sur la voie avec un drapeau rouge pour arrêter le train.

R. Je n'ai pas entendu la sonnerie, mais dans bien des cas cette sonnerie ne fonctionne pas, ce qui n'empêche pas le disque de marcher. J'ai cru que j'avais fermé la voie, conformément au signal de Gennevès.

On entend les témoins.

M. Aguillon, ingénieur du contrôle de l'État, a fait une enquête. Il dit que les chemins de fer assurent la marche des trains en établissant entre les trains un intervalle de dix minutes sur certains points de la ligne, de cinq minutes seulement sur certains autres points, par exemple entre Ville-neuve-Saint-Georges et Paris.

Cependant il y a des trains d'une marche inégale; il y a des trains rapides qui suivent des trains à marche lente, et de grandes précautions sont à prendre. On applique encore une seconde manière d'assurer les trains, c'est de diviser la voie mathématiquement par sections, et de n'y laisser entrer de nouveaux trains que lorsque la marche de ceux qui s'y trouvent engagés est assurée.

Il paraît que dans l'accident de Charenton on n'a suivi ni l'un ni l'autre système.

Le témoin ne comprend pas, par exemple, que M. Gras, chef de gare de Maisons-Alfort, ait laissé passer le train 10. C'est là une faute des plus lourdes.

Le témoin éprouve un certain embarras pour répartir les responsabilités entre Gennevès et Mussier. Il pense que Mussier a perdu du temps avant de faire le disque au train 584. Il avait eu plusieurs minutes pour le faire.

Il estime aussi que la responsabilité de Gennevès semble bien moins établie. Quant au chef de gare de Maisons-Alfort, il ne peut se disculper de la faute si grave de n'avoir pas arrêté le train 10 venant de Marseille.

En résumé, dit M. Aguillon, quatre fautes ont été commises. La première est imputable à M. Gras; la seconde concerne le maniement défectueux des signaux; la troisième faute, discutable, est imputable à Gennevès, pour n'avoir pas maintenu les cinq minutes d'intervalle entre les deux trains; la dernière incombe à Mussier, qui n'a pas fait manœuvrer à temps le disque de Charenton.

D. Comptez-vous Gennevès comme un agent de la gare de Maisons-Alfort? —

R. Oui, monsieur le président.

D. Je dois déclarer que le ministère public abandonne la prévention quant au fonctionnement des signaux; il ne retient contre Gennevès que ce seul fait, l'oubli des cinq minutes d'intervalle entre les deux trains.

Ici un débat s'élève entre le président, le ministère public et le témoin, sur le point de savoir si Gennevès devait maintenir les cinq minutes à partir du départ du train 584 de la gare de Maisons-Alfort ou du poste d'aiguilleur du prévenu.

M. Aguillon entre dans des explications compliquées que nous ne saurions préciser au juste, mais desquelles il résulte que Gennevès a pu se tromper de bonne foi dans le calcul des cinq minutes.

Sur interpellation de M^o Hémar, M. Aguillon donne d'excellents renseignements su M. Gras, chef de gare à Maisons-Alfort, et ajoute qu'il croit que Gennevès est un agent bien noté.

M. le président. — Le service entre Villeneuve-Saint-Georges et Paris est un service laborieux et difficile?

M. Aguillon. — Très laborieux et très difficile, monsieur le président. Il passe sur ce point 170 trains par jour au moins. (Mouvement)

M. Lévy, ingénieur des ponts et chaussées, dit que Gennevès a eu tort de marquer sur son registre que le train 10 était passé devant son poste à 9 h 46, attendu que ce même train est arrivé à la gare de Charenton à 9 h. 46 m. 50 secondes. Il aurait donc parcouru cette espace avec une vitesse de 173 kilomètres à l'heure, ce qui est insensé.

Le témoin ajoute que la marche des trains était régulière.

Sur interpellation de M. le président, M. Lévy déclare que Gennevès, en sa qualité d'agent de la gare de Maisons-Alfort, devait compter les cinq minutes à partir de cette gare et non à partir de son poste. L'aiguilleur a commis là une faute, et au cours de l'enquête, ajoute le témoin, nous aurions été heureux qu'il l'avouât.

En ce qui concerne Mussier, M. Lévy estime que la faute commise par l'aiguilleur de Charenton, en n'ayant pas son disque fermé à l'arrivée du train 10, est de beaucoup plus grave.

Ici le témoin donne des explications intéressantes sur le fonctionnement du disque de Charenton, fonctionnement reconnu parfait par les diverses enquêtes qui ont eu lieu en présence de M. Clément, de M. le juge d'instruction Heurteloup, etc.

Mussier devait, pour manœuvrer son disque, se préoccuper avant tout de la chaîne et tirer fortement dessus. Il ne devait pas croire le disque fermé tant que la sonnerie n'avait pas marché. Sa manœuvre exécutée et la sonnerie ne fonctionnant pas, il eut dû penser qu'un accident était arrivé qui empêchait le fonctionnement du disque. Dans ce cas, la plus vulgaire prudence, prescrite d'ailleurs par les règlements, lui commandait de se transporter au devant du train avec son drapeau.

Un autre ingénieur qui a fait des expériences sur le disque de Charenton, fait une déposition analogue.

L'audience est levée et remise à samedi onze heures.

Samedi le tribunal a rendu le jugement suivant :

Le tribunal,

En ce qui concerne Gras, chef de gare de Maisons-Alfort :

Attendu qu'aux termes de l'article 8 du règlement général n° 2, complété par la troisième annexe, approuvé par décision ministérielle du 11 février 1879, aucun train ne doit dépasser la gare de Maisons-Alfort avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du train précédent, un intervalle de cinq minutes.

Que le train 584, qui avait le 5 septembre dernier éprouvé un assez grand retard, n'a quitté la gare de Maisons-Alfort qu'à 9 h. 41 m. du matin;

Que le train 10, qui le suivait ce jour-là par suite d'une interversion des trains précédents ne devait pas dépasser cette gare avant 9 h. 46 m. au plus tôt;

Que le train 10 a passé à cette gare à 9 heures 44 minutes 30 secondes, c'est-à-dire moins de 4 minutes après le départ du train 584;

Que Gras aurait donc dû arrêter le train 10, afin de maintenir entre lui et le train précédent l'intervalle réglementaire de 5 minutes; qu'il ne l'a pas fait, et a ainsi contrevenu aux prescriptions ci-dessus rappelées du règlement général n° 2.

Attendu qu'une seconde obligation, de nature différente, était imposée à Gras par l'article 216 du règlement général n° 2, modifié par l'avis circulaire n° 28;

Qu'aux termes de ces articles, lorsqu'un train en retard est suivi d'un train de marche plus rapide, et que celui-ci doit arriver à Paris moins de cinq minutes après le premier train, le chef de gare de Maisons-Alfort doit arrêter un instant le train de marche rapide et remettre au conducteur-chef et au mécanicien un bulletin modèle 363 qui leur fait connaître l'heure de départ du premier train et leur donne l'ordre de se tenir à cinq minutes de ce train;

Que ces prescriptions auraient dû être appliquées par Gras, le 5 septembre, pour le train 10;

Qu'en effet ce train, d'après sa marche normale, devait arriver ce jour-là, à Paris, à 9 h. 53 m.;

Que le train 584, de marche moins rapide que le précédent, ne devait le même jour, par suite du retard qu'il avait éprouvé, arriver à Paris qu'à 9 heures 57 minutes;

Que Gras aurait donc dû arrêter à sa gare le train 10 et lui remettre le bulletin modèle 363;

Que des débats et de son aveu même résulte la preuve qu'il a négligé de se conformer à ces prescriptions réglementaires;

Que c'est par suite de son inattention et de l'inobservation des divers règlements qui viennent d'être cités, que Gras a amené la collision des trains 10 et 584 dans la gare de Charenton.

En ce qui concerne Gennevès :

Attendu que, stationnaire du poste Tyer, au kilomètre 6536, il devait maintenir entre chaque train un intervalle de cinq minutes; qu'il devait mettre à l'arrêt le bras du sémaphore de son poste et le disque avancé à chaque passage de train et les y laisser pendant cinq minutes au minimum;

Que le poste Tyer, occupé par Gennevès, était considéré comme le poste de la gare de Maisons-Alfort; que dès lors les cinq minutes réglementaires devaient être comptées à partir, non pas du passage du premier train devant le poste, mais du départ de ce train de la gare de Maisons-Alfort;

Que Gennevès ne pouvait conserver à cet égard aucun doute, qu'une consigne conforme avait été affichée dans son poste;

Que cependant Gennevès a ouvert et son disque avancé et son sémaphore dès 9 heures 43, alors que le train 584 qui le précédait immédiatement n'avait quitté qu'à 9 heures 41 minutes la gare de Maisons-Alfort;

Qu'il a par suite contrevenu aux dispositions des arrêtés.

En ce qui concerne Mussier :

Attendu que, stationnaire du poste Tyer dans la gare de Charenton, il devait donner à Gennevès le signal de voie libre, du train 18, aussitôt après que ce train avait dépassé son poste, c'est-à-dire à 9 heures 34 minutes; mais qu'il résulte des débats et des aveux même de Mussier qu'il n'a transmis ce signal à Gennevès qu'à 9 heures 43 minutes;

Qu'il a ainsi contraint ce dernier d'abord à arrêter et à maintenir devant son poste le train 584 depuis 9 heures 36, moment de son arrivée, jusqu'à 9 heures 39, moment où expiraient les dix minutes qui doivent séparer deux trains en cas de voie occupée, ensuite à donner au train 584 un bulletin d'avertissement 363 qui lui prescrivait de n'avancer qu'avec lenteur.

Que par suite de cet arrêt devant le poste de Gennevès et de sa marche plus lente, le train 584 a perdu quatre ou cinq minutes;

Que c'est ce retard, occasionné par la négligence de Mussier, qui a rendu possible la collision;

Attendu, en outre, que Mussier devait mettre à l'arrêt le disque avancé du côté de Maisons-Alfort, aussitôt après que le train 584 avait dépassé ce disque, ou au moins dès que ce train avait atteint le point de visibilité de la gare ;

Mais que Mussier n'a fait efficacement fonctionner son levier et mis réellement à l'arrêt que lorsque le train 10 n'était plus éloigné que de 4 ou 500 mètres de la gare de Charenton;

Qu'il a ainsi omis de couvrir le train 584;

Que c'est par suite du concours des négligences et des défauts de précautions ci-dessus indiqués, imputables à Gras, Gennevès et Mussier, et de l'inobservation simultanée par eux des prescriptions réglementaires qu'a été rendue possible la collision des trains 10 et 585;

Que Gras, Gennevès et Mussier se sont ainsi rendus coupables du délit d'homicides et de blessures par négligence, inattention, inobservation des règlements;

Considérant toutefois qu'il y a lieu de tenir compte, pour l'application de la peine, de la situation exceptionnelle des prévenus, des bons et anciens services de Gras, ainsi que des préoccupations personnelles qui l'assiégeaient ce jour-là; de la jeunesse de Mussier et du service compliqué qu'ils avaient à remplir;

Le tribunal condamne Gras à huit mois de prison;

Gennevès à six mois ;

Mussier à un an de la même peine;

Les condamne chacun à 300 fr. d'amende et les condamne aux dépens pour tous dommages-intérêts, solidairement avec la compagnie du P.-L.-M., cette dernière comme civilement responsable; Dit qu'il n'y a pas lieu d'ordonner l'insertion du présent jugement.