

Une terrible catastrophe à la station de Bonnières en 1846

Par Henri CLÉRISSE

L'inauguration du Chemin de fer de Paris à Rouen, le Railway de Rouen, par Mantes et Vernon, dont le tracé primitif avait été concédé dès 1832, par Pontoise, Gisors, Étrepagny, la Vallée de l'Andelle, Pont-de-l'Arche, et abandonné à la suite des graves événements politiques de 1840, eut lieu le jeudi 4 Mai 1843, le lendemain de la fête du roi, en présence d'une foule de fort loin accourue à cette cérémonie, se pressant tout le long du parcours, plus curieuse qu'enthousiaste, devant cette invention dont elle ne pouvait, dès ce moment, soupçonner l'importance. Les princes, les ducs de Nemours et de Montpensier, accompagnés de MM. les Ministres de l'Intérieur, des Travaux Publics, des Finances et du Commerce, et de M. le Préfet de la Seine, présidèrent cette fête qui fut splendide. L'ouverture de la ligne se fit cinq jours après.

Pendant les premiers temps, le service était si peu régulier, qu'on vit des voyageurs passer une nuit entière à la belle étoile, en attendant des convois qui ne venaient pas.

L'élévation du tarif et l'incommodité des wagons de deuxième et de troisième classes firent que les diligences des messageries royales et celles de l'administration des messageries générales de France, Laffitte, Gaillard et C^{ie}, continuèrent pour Rouen, de circuler par la route de Mantes, Vernon, Gaillon, et sur celle de Pontoise, Magny, Écouis, jusqu'à la fin de l'été de 1843.

Dès les derniers mois de cette même année, cinq trains omnibus partaient chaque jour de Paris et de Rouen. Le voyage coûtait seize francs en première classe, treize francs en seconde et dix francs en troisième. Le trajet, y compris les arrêts dans les gares, s'effectuait en quatre heures, c'était un progrès immense sur la marche des voitures publiques qui, quelques mois plus tôt, franchissaient cette même distance en neuf heures. Dans les départements, les villes qui n'étaient pas encore desservies par le chemin

Cette communication, proposée sous ce format par le site *Mantes histoire*, fut initialement publiée sous cette référence :

CLÉRISSE (Henri), *Une terrible catastrophe à la station de Bonnières en 1846*. Société historique artistique et scientifique de Mantes et du Mantois – Communications faites à la société (ancienne série). Mantes-Gassicourt, Amédée Beaumont, 1938, p. 29-33.

de fer, restèrent, par le moyen de la poste aux Chevaux, en communication avec la Capitale, mais sur les routes bordant une ligne ferrée, les relais avaient été démunis de leurs chevaux, en grande partie, pour n'en laisser qu'un nombre très restreint qui permit d'assurer les transports des marchandises et des particuliers, et celui des petites Sociétés qui continuaient l'exploitation de leurs messageries. Les services de l'État et ceux des importantes entreprises, notamment les Laffitte et Gaillard, les Loysel et C^{ie}, les Mazier-Verrier, décidèrent de se maintenir et d'assurer le fonctionnement des messageries à Voyageurs, en faisant transporter leurs voitures par le chemin de fer, au moyen d'un mécanisme imaginé par l'ingénieur Arnoux, sorte de grue qui soulevait les diligences, les malles-poste ou les chaises, pour les placer sur un truc, wagon en plate-forme qu'on attachait en queue des trains. Ces véhicules étaient descendus à terre au moyen de ce même appareil et reprenaient leurs roues là où la ligne s'éloignait de la route. Le titulaire du relais de l'endroit, envoyait à la gare, lors du passage des convois, des chevaux pour former les attelages, permettant aussitôt de reprendre le grand chemin.

Le mode de voyager en voiture particulière sur truc, se répandit un moment en France dans la classe bourgeoise et prit fin peu après l'accident du chemin de fer du Nord, le 8 juillet 1846. Le train, précipité dans les marais de Fampoux, comportait sur 26 véhicules: 3 diligences et 7 chaises de poste. L'une de ces chaises était occupée par le général Oudinot et son aide de camp. Ce dernier fut grièvement blessé tandis que le général s'en tirait sain et sauf.

Les lourdes diligences continuèrent d'être portées sur des wagons en plate-forme, jusque vers l'année 1858.

Bonnières, placée à la bifurcation des grandes routes de Paris au Havre et à Cherbourg, fut, jusqu'en 1843, une des plus fortes stations du roulage de ces deux parcours. Dès l'ouverture de la ligne du Chemin de fer, les voitures publiques y avaient, pour la route de Cherbourg, leur point de départ et celui de leur arrivée. Ensuite elles étaient transportées de Paris à Bonnières et vice-versa, sur des wagons en plate-forme comme il vient d'être dit.

Le 21 mars 1846, un train spécial, destiné à conduire à Rouen la Commission de la Chambre des Députés, chargée de l'examen du projet de loi des fortifications du Havre, devait partir de l'embarcadère ou hôtel du chemin de fer, 120, rue Saint-Lazare, à Paris, à 6 h. 1/4 du matin, afin d'arriver à Rouen à 9 h. 1/4, avant le départ du bateau à vapeur pour le Havre. Cette marche était accélérée puisqu'en temps normal, les trains ordinaires

franchissaient cette distance en quatre heures. Toute la ligne avait été prévenue dès la veille. La diligence de Falaise, qui venait d'être placée sur un truc, que l'on manœuvrait pour le mettre en place, afin de partir vers Paris par le premier train à 7 h. 58, se trouvait sur la voie lorsqu'on entendit le bruit du convoi spécial qui s'avançait à grande vitesse sous le tunnel et qui devançait de onze minutes, l'heure donnée. Le mouvement du balancier de la locomotive, le sifflet et les chaînes des voitures, s'entre-choquant, faisaient un vacarme qui s'entendait de très loin.

Gauthier, chef de gare, tourna aussitôt le disque au rouge, placé en tête de la station et se rendit en hâte, lui-même, pour arrêter le train, avec un fanal, jusqu'au pont de la route royale, mais tout cela fut peines perdues, le mécanicien ne put s'arrêter à temps, le convoi passa en travers de la diligence qu'il broya au moment où le train montant sur Paris allait entrer en gare.

La nouvelle de cette épouvantable catastrophe se répandit vite dans Bonnières, et ses environs, la population accourut sur les lieux où la gendarmerie, qui venait de prendre des mesures rigoureuses, avait les plus grandes peines à la maintenir à distance. La municipalité, en attendant l'arrivée des secours de mandés à Mantes et à Vernon, apporta les premiers soins aux malheureuses victimes de cet épouvantable accident.

Les voies, jonchées de débris de fer, de bois, de vitres, de bagages éventrés ou brûlés, ne furent dégagées, et entièrement rendues à la circulation, que très tard dans la nuit.

Le 24 avril suivant, M. Gigot, ingénieur civil, technicien de valeur, fut chargé de donner son avis sur les détériorations que pouvaient éprouver, par la suite, la voie et les ouvrages qui la composent.

Le jeudi 28 Mai 1846, M. le procureur du Roi, à Mantes, procéda à l'interrogatoire de :

1. Fabrien-Sébastien-Louis-Gustave de Lapeyrière, chef d'exploitation du chemin de fer de Paris à Rouen, âgé de 29 ans, demeurant à Paris, rue Saint-Lazare, 125.
2. Stanley John, mécanicien, âgé de 37 ans, né à Ashton, comté de Lancaste (Angleterre), demeurant à Sotteville.
3. Louis-Joseph-Jules Gauthier, âgé de 34 ans, employé au chemin de fer de Paris à Rouen, né à Paris, demeurant aux Batignolles et ex-chef de station à Bonnières.

Tous trois prévenus d'avoir, le 21 mars 1846, sur le chemin de fer, à Bonnières, par imprudence, négligence, maladresse et inobservation des règlements, causé involontairement un accident dans lequel, sur 24 voyageurs qui avaient pris place dans la diligence, 2 d'entre eux ont été tués, 18 autres blessés, il n'y en eut que 4 qui purent continuer leur route. Vingt-huit témoins avaient été entendus.

L'administration du chemin de fer de Paris à Rouen, assignée comme civilement responsable du fait de ses employés, était représentée par M^e Baud, l'un des plus grands avocats de la Cour royale de Paris.

Dans ces premières années de l'exploitation de la ligne, la direction du chemin de fer n'avait pu enrôler qu'un très petit nombre de mécaniciens de nationalité française, instruits assez rapidement par les ingénieurs, car cette profession était inexistante chez nous. Il lui fallut, pour la conduite de toutes ses machines, prendre aussi à son service des mécaniciens anglais formés dans les ateliers de Stephenson. Ceux-ci ne parlaient pas toujours notre langue; c'était le cas de Stanley. Le Président du Tribunal fit donc procéder à la réception du serment du sieur Thomas Armstrong, employé au chemin de fer de Paris à Rouen, demeurant à Paris, interprète choisi par le prévenu.

Les magistrats, après l'audition des accusés et des témoins, remirent l'affaire au 4 juin, pour entendre l'avocat du Roi et les défenseurs des prévenus et de l'administration.

Un sentiment d'hostilité mal dissimulé à l'égard de l'entreprise même du chemin de fer, se développa dans le grand public, d'autant que chacun avait présent à la mémoire le terrible accident survenu après la station de Bellevue, sur la ligne de Versailles, le 8 mai 1842, dans lequel il y avait eu 109 blessés et 55 morts.

L'opinion, profondément travaillée par les entreprises de second ordre des messageries sur route, qui s'efforçaient de résister à la concurrence des chemins de fer, mettant à profit la catastrophe de Bonnières pour dénigrer l'invention des transports sur rails, qu'elles qualifiaient de danger public redoutable! tournait à la haine; elle accablait en même temps, sous le poids de ses objections et de ses sarcasmes, les ministres qui, disait-on, s'obstinaient par complaisance coupable, à tolérer que des gens obligés à voyager pour leur commerce ou leurs affaires puissent se confier à une locomotive qui ne peut toujours, à cause de sa vitesse effrayante! être maîtrisée par l'homme qui la conduit? La vitesse! Voilà en effet, le grand grief invoqué, c'est contre elle, plus particulièrement, qu'une formidable opposition s'était formée. On ne pouvait admettre qu'un convoi puisse, sans

danger, être lancé sur deux barres de fer glissantes, à 60 kilomètres à l'heure. C'était, disait-on, de la démence! il fallait enfermer les fous.

Le procès, comme on le voit, était de conséquence, car il intéressait tout le monde, c'était une lutte gigantesque entre le rail, invention infernale, et la vieille route de toujours, qui comptait au nombre de ses partisans, les trois quarts de la population, parce qu'ils la croyaient perpétuelle et que parmi eux, beaucoup avaient surtout intérêt à ce qu'elle le soit.

D'ailleurs, avec la suppression du roulage, les grands chemins n'étant plus parcourus, c'était l'anéantissement des branches principales du Commerce, la ruine financière, l'immense labeur de plusieurs générations détruit à jamais ne pouvait être qu'un avantage au profit de quelques privilégiés. Tel était l'état d'esprit, révolutionnaire et de résistance opiniâtre devant le progrès.

Le jeudi 4 juin 1846, un service d'ordre dût être organisé pour maintenir la foule qui se pressait dans la salle et les escaliers du vieil Auditoire de Mantes et sur la place de la fontaine, jusqu'à la rue royale.

Voici, d'après le registre d'audience du dépôt des Archives, la partie essentielle de cette importante affaire :

L'audience est ouverte à onze heures et demie, sous la présidence de V. D. D'Inville, membre de la Légion d'honneur, président; De Bertheville, juge d'instruction; Robert, juge suppléant; Grison, greffier.

À l'appel de la cause, M. Amelot de la Roussille, procureur du Roi, résume les débats et requiert qu'il plaise au Tribunal faire application, à chacun des trois prévenus, de l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, et déclarer l'Administration civilement responsable de ses agents, conformément à l'article 22 de la même loi.

Le Tribunal, après avoir entendu les prévenus dans leurs explications respectives et les témoins dans leurs dépositions, M. le procureur du Roi dans ses réquisitoires, les défenseurs des prévenus et de la Compagnie du chemin de fer, dans leurs conclusions respectives et en avoir délibéré conformément à la loi :

En ce qui touche de Lapeyrière :

L'ordre de service daté du 20 mars, signé de Lapeyrière, fut distribué sur toute la ligne pour le passage du train spécial du lendemain qui devait partir de Mantes qu'à 7 heures 47 du matin.

De Lapeyrière qui montait lui-même la locomotive donna l'ordre du départ à 7 heures 36. Ce fait constituait de sa part une imprudence d'au-

tant plus grave, qu'il ne devait pas ignorer, ni surtout oublier, qu'en partant à cette heure, il parviendrait à Bonnières au moment où l'arrivée journalière du train montant venant de Rouen y donnait lieu à un mouvement de gare de nature à embarrasser la voie descendante pour le placement de la diligence de Falaise à ce train. Que la simultanéité dans l'arrivée des deux trains, a été la cause principale de l'accident.

En ce qui touche Gauthier :

Les ordres de service de la Compagnie des 1^{er} décembre 1844, 15 et 24 mars 1845, lui prescrivaient d'envoyer en tout temps un homme armé d'un drapeau rouge déployé, à cinq cents mètres en avant de la station, toutes les fois que l'arrivée d'un train y opérerait un mouvement de gare de nature à obstruer les voies principales. Gauthier a négligé cette précaution lorsqu'il a engagé la diligence de Falaise sur la voie descendante et qu'il s'est contenté de tourner au rouge le disque, placé en tête de la station. Et s'il est vrai qu'il ait toujours agi depuis deux ans comme il l'a fait le 21 mars, sans qu'aucun rappel à l'exécution des règlements lui ait été adressé par la Compagnie, il n'en a pas moins contrevenu à ses obligations et été aussi la cause involontaire de l'accident.

En ce qui touche Stanley :

L'article 19 du règlement des mécaniciens prescrit de ralentir la marche à l'approche des stations et de tout autre endroit où l'on ne peut pas voir loin en avant. Il n'y a aucune raison pour dispenser les trains spéciaux de l'observation de cet article. Stanley s'est engagé dans la forte courbe qui précède la station de Bonnières sans ralentir sa vitesse qui était alors de 60 kilomètres à l'heure, c'est en raison de cette vitesse excessive, que l'espace de plus de six cents mètres qui séparait le train spécial du truc de la diligence de Falaise, au moment où il a aperçu le disque de la station tourné au rouge, ne lui a pas suffi pour arrêter à temps.

Le Tribunal tint compte des antécédents honorables des inculpés et les condamna :

De Lapeyrière, à trois mille francs d'amende et à huit jours de prison.

Gauthier, à deux mille francs d'amende et à cinq jours de prison.

Stanley à trois cents francs d'amende.

Il les condamne aussi solidairement aux dépens et déclara la Compagnie du chemin de fer de Rouen civilement responsable et solidaire avec eux.