

Narbonne, le 25 Juin 1910.

Monsieur l'Administrateur-Délégué,

J'ai l'honneur de vous informer qu'un très grave accident est survenu le 24 Juin courant sur la ligne de Carcassonne à Caunes dans les circonstances suivantes:

Le train 77 était parti de Lézignan remorqué par la machine N° 9, conduite par le mécanicien François, chauffeur Saché, garde-frein Gros. Ce train composé de la voiture BPO-28, APF-23, fourgon DFVS-3 est arrivé à Caunes avec quelques minutes de retard.

A Caunes la voiture BPO-34 qui rentrait à Carcassonne fut ajoutée en queue et le train 6 suite du 77 partit de Caunes à 4^h41^m avec un retard de 10^m, conséquence du train 77.

Arrivé à Villeneuve avec le même retard, le train manoeuvra pour prendre les wagons H-9 et H-104 qui furent placés en tête du train; le premier chargé de 10 1/2 muids d'un poids de 6^T500, le second chargé de 7 1/2 muids, 2 bordelaises et 2 fûts d'un poids total de 5^T700. Ces deux véhicules munis du frein à main avec conduite blanche. Cinq minutes d'excédent furent prises pour cette manoeuvre et le train 6 partit de Villeneuve à 5^h6^m avec un retard de 15^m.

Arrivé à l'entrée de la courbe située à l'extrémité de la déviation de Villeneuve et avant d'aborder le

passage à niveau précédent de 50 mètres environ la halte du Pont des Aygadons, le train dérailla subitement, sauf les deux derniers véhicules; le train tomba dans le remblai, la machine sur le côté cheminée en avant, les 3 véhicules suivants enchevêtrés l'un dans l'autre et le 4^e la voiture APF-23 resta debout en travers de la voie. Le mécanicien, le chauffeur et 4 voyageurs furent blessés.

Les secours s'organisèrent rapidement, le Colonel d'un régiment d'artillerie cantonné à Villeneuve envoya immédiatement sur les lieux le Médecin Major, auquel se joignirent plusieurs médecins civils, lesquels donnèrent les premiers soins aux blessés.

Le mécanicien François ^{décédé} était grièvement atteint, projeté par le choc contre le levier de changement de marche, un demi-muid du wagon suivant fut projeté sur lui et le comprima violemment, il fut relevé couvert de contusions et brûlé par les jets de vapeur qui s'échappaient de la machine.

Le chauffeur Saché, fut relevé moins grièvement atteint, mais brûlé sur tout le corps par la vapeur et l'eau bouillante.

D'autres voyageurs, moins gravement atteints furent avec ces deux agents transportés par un train de secours à Carcassonne.

Transportés à l'Hôpital les soins nécessaires leur furent donnés, les constatations médicales indiquent que:

Le mécanicien François, état très grave, ne laisse

pas d'espoir, le poumon gauche écrasé, plusieurs côtes enfoncées.

Le chauffeur Saché, fortes plaies au front, brûlures superficielles sur tout le corps, notamment au ventre et aux jambes, sans danger de mort, sauf complications.

Le cantonnier auxiliaire Maury Justin, 32 ans, célibataire, qui avait pris le train 6 à Villeneuve pour rentrer à sa résidence de Carcassonne, plaies à la lèvre inférieure sans aucune gravité, sauf complications.

Voyageurs:

M. Auguste Viala, 28 ans, célibataire, demeurant à Carcassonne, courtier café Caiffa, contusions au pied et au genou droit, aucune gravité.

M. Duchemin, Alexandre, 31 ans, demeurant à Carcassonne même profession que le précédent, plaies profondes à la tête sans gravité sauf complications.

Mademoiselle Lary, de Caunes, écolière, contusion à la jambe. Mademoiselle Lary a été ramenée à Caunes chez ses parents et cette blessure des plus légères, serait m'a t'on dit sans aucune importance.

L'enquête à laquelle nous avons procédé n'a pu encore déterminer les causes de cet accident, le mécanicien aurait déclaré que: emporté par la déclivité du terrain, il n'aurait plus été maître de son train, et que son frein n'agit pas au moment où il voulut l'actionner, il renversa la vapeur, fait qui a été reconnu exact, mais l'effort fut inutile et la catastrophe se produisit.

Cependant il est à remarquer que la voie n'a subi aucune déformation, aucun tirefonds n'a été arraché et aucune trace de roues n'a été relevée dans l'entrevoie, seules les extrémités extérieures des traverses, côté du grand rayon, ont été touchées; il serait donc permis de penser que le mécanicien François, ne s'est pas rendu maître de son train avant l'accélération de la vitesse et ce ne serait que lorsqu'il s'est vu complètement emballé qu'il aurait fait serrer le frein à main, sifflé aux freins, battre contre vapeur et actionner brutalement son frein à vapeur, ce qui aurait eu pour effet d'annuler l'effet de la contre vapeur et bloquer son train, la machine se serait alors arrêtée net et en quelque sorte cabrée.

Projetée en avant, poussée par la charge de son train, elle se serait penchée sur le côté, ce qui expliquerait que les roues n'ont pas touchées terre, tout le train quitta la voie à l'entrée de la courbe et tomba dans le remblai.

Le choc fut des plus violents, le wagon H-104 placé derrière la machine s'écrasa contre les tôles arrières qui furent défoncées, un demi muid sauta par dessus et tomba sur le mécanicien qui se trouva écrasé par le poids contre le levier de changement de marche. La cheminée de la machine fut projetée de l'autre côté de la route.

La machine paraît sérieusement avariée ainsi que le matériel de grande et petite vitesse, seuls le fourgon, et la voiture qui le suivait, ne sont pas sortis de la voie et

n'ont subi aucune avarie.

Le Parquet qui s'est rendu sur les lieux à 1 heure
, a mis le train tout entier sous scellé. Nous sommes donc o
obligés d'attendre la levée de l'interdit pour commencer
les opérations de déblaiement que nous voulions entre-
prendre sur le champ.

Je vous donnerai ultérieurement tous renseignements
complémentaires.

Veuillez agréer, etc,

Le Directeur de la Cie

signé: Bonnal