

CONTRASTES

L'HONNEUR ET L'ARGENT

Ce titre qui est d'une comédie du répertoire classique, n'est pas pris ici dans son acception propre, mais il exprime si bien par contraste ce que nous voulons dire qu'il tombe de notre plume au moment où nous commençons ces lignes.

Autre temps, autres mœurs, dit-on, autre pays, autre mœurs, pourrait-on ajouter.

Et pourtant l'origine est la même ; comment se fait-il que les sentiments soient si différents ?

Prenons deux accidents qui présentent une analogie désolante pour la foi, la catastrophe des pèlerins de Ste-Anne de Beaupré à Craig's Road, Canada, et celle des pèlerins de Ste-Anne d'Auray à St-Brieuc, France.

On a lu dans nos journaux canadiens les récits de la première de ces catastrophes ; on sait la façon quasiment honteuse dont les morts ont été enterrés, on sait les chicanes des réclamations contre la Compagnie, on sait le sermon de l'évêque Larocque, on sait l'enquête du coroner et la facilité avec laquelle on a clos le tout et décidé *qui devait payer* parce qu'un mécanicien avait pris une bouteille de bière.

Voici maintenant une lettre que reçoit *Duroc*, datée : Paris, 30 juillet au soir :

L'enquête sur les causes de l'accident de Saint-Brieuc, menée simultanément par le chef du cabinet du ministre des travaux publics, par le procureur de la République et les ingénieurs de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, a donné jusqu'ici des appréciations un peu contradictoires.

L'accident, qui a causé une cinquantaine de victimes : onze morts et quarante blessés plus ou moins grièvement, s'est produit à un point de la voie où se trouvent une rampe de 8 millimètres et une courbe de cinq cents mètres de rayon. D'une part, on prétend qu'il pourrait avoir été causé par l'état de la voie, dégradée par les pluies torrentielles, et par la vitesse exagérée du train, marchant à raison de 60 à 70 kilomètres à l'heure pour rattrapper un retard de 25 minutes environ. La première locomotive a déraillé au commencement de la courbe, du côté du rail extérieur de la voie ; elle a entraîné la seconde. Les wagons ont continué leur course sur la voie, mais en se choquant et en se culbutant les uns sur les autres. D'autre part, les conducteurs du train affirment tous que l'on marchait à la vitesse réglementaire. On a constaté que l'écartement des rails était normal, ainsi que

le surhaussement du rail extérieur, celui du côté duquel la machine a déraillé.

Les deux locomotives, après avoir été rejetées hors des rails, ont franchi un espace de quatre-vingt-dix mètres environ et sont venues s'écraser contre le rocher formant les parois d'une tranchée.

Tordues, aplaties, éventrées, elles sont retombées sur le flanc, mugissantes comme des monstres blessés, lançant des torrents de fumée, des jets bouillants de vapeur, et sous cet inextricable enchevêtrement, sous ces masses informes de fer, de cuivre et de charbon, les deux chauffeurs et les deux mécaniciens gisaient horriblement mutilés. Tous quatre semblaient avoir été tués sur le coup.

Selon toute vraisemblance, ces braves gens eussent pu sauter en bas de leur machine dès qu'ils se sont aperçus qu'elles quittaient les rails, mais suivant la tradition de leur corporation, ils ont voulu mourir à leur poste. Honneur à ces héros !

L'un d'eux, le mécanicien Lochon, a renversé la vapeur et serré brusquement le frein Westinghouse. Et pendant ce qu'on appelle le coup de lacet, c'est-à-dire un arrêt brusque qui donne une impulsion contraire à celle que suit le convoi.

Les conduites du frein éclatèrent et la chaîne d'attache se rompit entre le tender et la seconde machine. Et pendant que les locomotives s'abîmaient sur la droite, le tender retombait sur la gauche à plusieurs mètres en avant, formant ainsi un obstacle sur lequel venaient s'écraser le fourgon et les trois premiers wagons de voyageurs ; le quatrième était défoncé ; les autres s'arrêtaient après un choc de plus violents.

Les obsèques solennelles des mécaniciens Gueydo (Arthur), Lochon (Auguste) et des chauffeurs Heulot (Henri) et Le Glatin (François) ont eu lieu sous la présidence de Mgr Faillières, évêque de Saint-Brieuc, aux frais de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Les quatre cercueils ont été sortis de la petite chapelle de l'hospice par des employés de la gare, qui se sont ensuite placés dans le cortège immédiatement derrière les porteurs.

Les veuves des victimes suivaient en versant d'abondantes larmes. L'une de ces infortunées s'est trouvée mal à l'entrée de la cathédrale.

Le deuil était conduit par M. Molière, ingénieur en chef, délégué par le conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest. Dans le cortège, après les familles, venaient les autorités : le préfet et le secrétaire général en uniforme, le général Fabre, beaucoup d'officiers de terre et de mer, le procureur général, le président des assises, les membres du tribunal et du parquet de Saint-Brieuc, le maire, les conseillers municipaux, le commissaire de l'inscription maritime, de nombreux fonctionnaires, etc.

Une foule immense suit. De l'hospice à la cathédrale et de la cathédrale au cimetière, une haie de personnes en pleurs contemple le triste cortège. Tous les magasins sont fermés sur le parcours. Plusieurs couronnes magnifiques suivent les cercueils. On remarque beaucoup celles offertes par les employés de chemins de fer de plusieurs sections et celle en fleurs naturelles de la ville de Saint-Brieuc.

A huit heures et demie, Mgr Faillières reçoit les