



Catastrophe ferroviaire de Meudon

10 langues

[Article](#) [Discussion](#)

[Lire](#) [Modifier](#) [Modifier le code](#) [Voir l'historique](#) [Outils](#)

48° 49′ 06″ nord, 2° 13′ 52″ est

La **catastrophe ferroviaire de Meudon** a lieu le 8 mai 1842, lorsqu'un train en double traction allant de [Versailles](#) à Paris [déraille](#) dans cette commune du [département de Seine-et-Oise](#) sur la [ligne de Paris à Versailles par la rive gauche de la Seine](#), mise en service moins de deux ans plus tôt.

Elle n'est pas le premier [accident de chemin de fer](#), mais compte tenu de son lourd bilan (cinquante-cinq morts officiels, dont le marin et explorateur [Jules Dumont d'Urville](#) et sa famille, et plus de cent cinquante blessés, sans doute trois fois plus de morts dans les faits), elle est considérée comme la [première catastrophe ferroviaire](#) survenue en France et l'une des premières dans le monde.

Les circonstances [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Débuts du chemin de fer en France [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Le chemin de fer fait son apparition en France en 1827, avec la [ligne de Saint-Étienne à Andrézieux](#), réservée au transport de marchandises et à traction animale. La première ligne du pays accessible aux voyageurs et employant des locomotives, la [ligne de Saint-Étienne à Lyon](#), est ouverte en 1832 et la première ligne d'Île-de-France, la [ligne de Paris-Saint-Lazare à Saint-Germain-en-Laye](#) est inaugurée cinq années avant la catastrophe, en 1837.

La ligne de Paris à Versailles aurait dû être la première. Mais la configuration du terrain, le dénivelé ainsi que le choix de l'itinéraire ont retardé sa réalisation¹. Finalement, deux lignes concurrentes sont construites, la [ligne de Paris-Saint-Lazare à Versailles par la rive droite](#), exploitée par les [frères Pereire](#), ouverte en 1839, d'une part, et la [ligne de Paris-Montparnasse à](#)

Catastrophe ferroviaire de Meudon



Représentation de la catastrophe d'après une illustration de 1842.

Caractéristiques de l'accident

Date	8 mai 1842
Type	déraillement
Site	Tranchée de Bellevue à Meudon
Coordonnées	48° 49′ 06″ nord, 2° 13′ 52″ est

Caractéristiques de l'appareil

Passagers	770
-----------	-----

Bilan

Morts	55
Blessés	entre 100 et 200, voire plus

Géolocalisation sur la carte : [Paris](#) et de la [petite couronne](#)

[Versailles par la rive gauche](#), construite par la « Société du Chemin de fer de Paris, Meudon, Sèvres et Versailles »², mise en service un an plus tard le 10 septembre 1840³, d'autre part⁴.

L'accident [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Compte tenu à la fois du caractère inédit du sinistre et des sources d'information limitées disponibles à l'époque, les premiers récits de l'événement contenaient beaucoup d'erreurs et d'approximations⁶. Il est cependant possible, à l'aide du rapport des experts mandatés par la justice et des pièces du procès, notamment du réquisitoire introductif d'instance, largement relayés par la presse, de reconstituer les circonstances de l'accident.

À l'occasion de la fête du [roi Louis-Philippe](#), le dimanche 8 mai 1842⁷, a lieu au [parc de Versailles](#) le spectacle hydraulique dit des « grandes eaux »⁸. Pour faciliter le transport des dizaines de milliers de spectateurs attendus, les deux compagnies de chemin de fer desservant la ville ont annoncé par voie de presse la mise en place d'un service étoffé sur leurs lignes respectives⁹, s'attirant la clientèle de nombreux Parisiens venus se promener en famille. En fin d'après-midi, la foule se presse dans leurs deux gares pour regagner Paris. À [celle de Versailles-Rive-Gauche](#), l'affluence est telle que le chef de gare, Alfred Lemoninari, décide de forcer la composition du convoi partant à 17 h 30 en lui ajoutant en queue des voitures supplémentaires¹⁰. Compte tenu de cette nouvelle charge, il estime que la locomotive initialement prévue, baptisée l'*Éclair*, de type 111 (dit [Patentee](#)), à trois essieux (deux essieux porteurs encadrant un essieu moteur), conçue par [George Stephenson](#) et construite en Grande-Bretagne par [Sharp, Roberts and Company](#)¹¹, ne suffira pas à assurer la traction et le freinage. Il lui en fait donc adjoindre une seconde, prise dans l'effectif des onze machines en chauffe ce jour-là. Faute de pouvoir recourir à *La Seine*, machine d'appoint usuelle, mais malencontreusement tombée en panne, il place en tête du convoi un engin utilisé surtout pour les trains de travaux, la *Mathieu Murray*¹², de type 110 (dit [Planet](#)), à deux essieux (un essieu porteur en tête, suivi d'un essieu moteur) elle aussi conçue par [George Stephenson](#), et construite en Grande-Bretagne dans les ateliers de Fenton, Murray & Jackson.

À 17 h 30, le train quitte la gare. Compte tenu de sa formation inhabituelle, sur chacune des deux machines, en plus du mécanicien et du chauffeur en titre, a pris place un troisième homme chargé de diriger la



(Voir situation sur carte : Paris et de la petite couronne)

(Voir situation sur carte : Île-de-France)

(Voir situation sur carte : France)

[modifier](#)



*Accident sur le chemin de fer de Versailles, Rive gauche*⁵.



Catastrophe ferroviaire entre Versailles et Bellevue le 8 mai 1842, peinture d'A. Provost (1834-1855).

conduite : le chef-mécanicien anglais Georges sur la *Mathieu-Murray*, et Henri Milhau, inspecteur du service, sur l'*Éclair*. Derrière les deux engins de traction et leurs [tenders](#), un convoi hétéroclite de dix-sept voitures à caisse en bois : deux wagons découverts de 59 places, neuf wagons couverts de 48 places, dont certains à impériale, trois diligences¹³ de 46 places, et trois wagons avec [serre-frein](#) de 46 places¹⁴, d'un poids total d'environ 160 tonnes, et d'une longueur de plus de 120 mètres¹⁵, occupé par 768 voyageurs et 9 agents de la compagnie¹⁶.

À 17 h 45, peu après avoir croisé le train venant de Paris et passé sans arrêt la [station de Bellevue](#), à l'[entrée de Meudon](#), au [passage à niveau](#) franchissant la route départementale n° 40 dite du [pavé des Gardes](#)⁷ (aujourd'hui, la [route départementale 181](#)), l'avant droit de la *Mathieu Murray* s'affaisse. Sur l'*Éclair*, Milhaud remarque l'avarie et donne un coup de sifflet d'avertissement, mais malgré cette mise en garde à son équipe de conduite, la machine poursuit sa course et déraile, éventrant la guérite du garde-barrière pour s'arrêter cent mètres plus loin, le côté gauche enfoncé dans un talus. Attelée derrière elle, l'*Éclair* la percute, défonce son tender, et se renverse sur le flanc en travers de la voie, alors que la suite du convoi vient buter sur le barrage ainsi formé. Emportés par leur élan, le tender de l'*Éclair* et la première voiture, découverte, passent par-dessus les machines et retombent sur le côté ; la seconde voiture, également découverte, et les troisième et quatrième, couvertes, escaladent l'obstacle mais ne le franchissent pas, et se superposent en s'entassant sur une hauteur de dix mètres. Le wagon-diligence situé en cinquième position s'écrase contre elles et est disloqué sous la poussée des autres wagons, qui restent alignés, mais dont cloisons et banquettes sont déplacées sous l'effet du choc¹⁷.

Les locomotives n'ont pas explosé, mais une vapeur brûlante s'échappe de leurs tuyaux disjoints, et le feu de leurs foyers brisés, alimenté par le coke des tenders et le bois fraîchement peint des voitures, se propage rapidement aux carcasses amoncelées dont les passagers sont piégés dans les flammes, sauf ceux du premier wagon découvert, qui ont été éjectés à plusieurs mètres de là¹⁸.

Les secours [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Les voyageurs des voitures fermées ne peuvent s'échapper que par les portières brisées dans le choc ou débloquées par le chef de la station de Bellevue et les gardes de la compagnie, car quelque temps avant, à la suite d'une tentative de suicide dans le tunnel de Saint-Cloud, le préfet de police avait prescrit aux deux chemins de fer de Versailles le verrouillage extérieur des serrures avant le départ¹⁹. Après quelques instants de panique, les rescapés, aidés des habitants des environs, puis des pompiers et de la gendarmerie locales, s'efforcent de prêter assistance aux victimes. Celles-ci, restées prisonnières de l'amas des locomotives et des cinq premières voitures, ont été immédiatement cernées par les flammes, et les sauveteurs, malgré des actes d'héroïsme²⁰ doivent très vite reculer devant la violence de l'incendie. Alors que les sixième et septième wagons sont gagnés à leur tour par le feu, on parvient en revanche à décrocher les suivants et à les écarter à bras d'homme du brasier²¹.

Malgré l'absence de télécommunications²², l'événement est vite connu à Paris, après qu'un train montant vers Versailles eut dû rebrousser chemin sur les lieux de l'accident. Un dispositif d'urgence s'organise donc sous l'autorité du préfet de police [Gabriel Delessert](#), qui lui-même se rend sur place dès 21 h 30 et y

demeure jusqu'au lendemain matin. Ainsi, à cheval, par le rail ou par le fleuve²³, arrivent de Paris du personnel médical, des forces de police, et aussi du matériel de pansement et des brancards.

Les blessés, au nombre d'environ cent cinquante dont une centaine gravement atteints, reçoivent les premiers soins des médecins dans les maisons voisines ou au [château royal de Meudon](#), que le [roi](#), averti de l'accident, a donné l'ordre d'ouvrir. Lorsque leur état le permet, ils sont ensuite transférés par train ou par bateau vers plusieurs hôpitaux parisiens ([Hôtel-Dieu](#), [Pitié](#), [Hôpital Necker](#), clinique de la Faculté de médecine)²⁴. Par la suite, un grand nombre ne survivront pas à leurs blessures.

Après que l'incendie a été maîtrisé en fin de soirée, on entreprend de rechercher les cadavres dans les carcasses calcinées. Toutefois, le feu, dans lequel même des métaux ont fondu, a réduit certains corps à l'état de cendres ou de lambeaux carbonisés, rendant aléatoires la reconstitution des dépouilles et leur décompte.

Le bilan incertain [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Extrapolant à partir d'indices et de témoignages, certains journaux se sont d'abord avancés à annoncer un bilan proche de la centaine de morts²⁵, voire la dépassant largement²⁶. Toutefois, leurs estimations initiales seront vite contredites par les autorités qui, par l'intermédiaire de leurs « feuilles ministérielles »²⁷, parviendront à accréditer des chiffres moins catastrophiques.

Ainsi, après avoir envoyé la troupe²⁸ à la gare du Maine pour contenir la foule et prévenir les manifestations d'hostilité, elles y font ramener par train, au fur et à mesure de leur extraction des wagons incendiés, les restes de trente-neuf personnes et les présentent comme les seules victimes tuées sur le coup dans l'accident en annonçant qu'après examen par des médecins dans les salles d'attente, sept corps jugés identifiables ont été déposés à la [morgue](#)²⁹, et les trente deux autres au [cimetière du Montparnasse](#). Ces deux lieux sont vite envahis par les familles à la recherche de leurs proches et surtout par une foule de badauds à la curiosité morbide, si bien que les forces de police municipale doivent intervenir pour en dégager l'accès³⁰.

Le préfet de la Seine, [Rambuteau](#), soucieux de salubrité et d'ordre publics, souhaite l'enterrement immédiat des corps considérés comme non reconnaissables³¹, mais le préfet de police parvient à faire prévaloir son point de vue favorable à l'identification d'un maximum de victimes. Durant deux semaines, on s'efforcera donc de recueillir les moindres indices permettant de lever leur anonymat afin de les rendre à leurs proches, si bien que six des sept cadavres déposés à la morgue et neuf autres du cimetière du Montparnasse seront reconnus par leurs familles et inhumés par leurs soins. C'est notamment par recoupement des témoignages d'un [phrénologue](#) ayant étudié le crâne du [contre-amiral Dumont d'Urville](#) et de rescapés ayant voyagé dans son wagon, le deuxième, que seront identifiés ses restes³², et par suite, ceux de sa femme et de son fils de quatorze ans placés à ses côtés³³.

Toutefois, même si des témoignages et des objets trouvés dans les carcasses³⁴ permettent d'identifier avec certitude vingt et une autres personnes disparues dans les flammes, il sera impossible d'en individualiser les dépouilles parmi les débris humains tant bien que mal rassemblés en vingt-quatre corps. Ceux-ci seront

finalement placés dans des cercueils individuels et ensevelis au [cimetière du Montparnasse](#) dans une fosse commune le 23 mai 1842 après des obsèques religieuses³⁵. Par la suite, les tribunaux seront chargés d'officialiser les décès en les faisant inscrire sur les registres d'état civil à la demande des proches³⁶.

Sur la foi des indications gouvernementales, la presse rectifie un temps ses estimations initiales³⁷, mais en vient rapidement à considérer que, compte tenu du nombre élevé des disparus et de celui des décès dans les hôpitaux, le bilan officiel des morts est exagérément minoré³⁸, et qu'il atteint au moins cent cinquante-sept, un journal offrant même d'en fournir la preuve³⁹. Quelques mois plus tard, cette conviction sera renforcée lorsqu'un incident pénible surviendra lors d'une des audiences du procès ouvert devant le tribunal correctionnel de la Seine. En effet, un témoin, M. Apiau, après avoir raconté comment il avait été gravement mutilé avec l'un de ses deux fils lors de l'accident, réclamera le corps du second, mort de ses blessures, en affirmant détenir la preuve que l'administration des chemins de fer et la compagnie l'ont fait enterrer clandestinement avec quarante autres victimes. Il sera finalement éconduit, le procureur du Roi, [Ernest de Royer](#) lui conseillant de ne pas sortir « des bornes de la simplicité et de la modération » et le président Perrot de Chézelles décidant que les faits allégués, « étrangers à la cause », ne peuvent « être débattus lors de cette audience »⁴⁰. Pour dissiper définitivement les doutes ravivés par cet épisode, le procureur, quelques jours plus tard, et selon ses propres termes « pour rassurer l'opinion », prendra soin dans son réquisitoire de louer l'indépendance et le sérieux de l'instruction judiciaire et de détailler longuement le décompte macabre gouvernemental, pour conclure avec force : « non, il n'y a pas eu plus de 39 morts sur ces lieux ! ». Ajoutant à ces victimes tuées sur le coup dix-huit blessés ayant succombé par la suite, le magistrat officialise donc comme bilan définitif de la catastrophe les chiffres de cinquante-sept morts⁴¹, cent sept blessés graves et une dizaine de blessés légers⁴².

Les suites [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Si l'accident n'est pas le premier sur un chemin de fer en France, son bilan exceptionnellement lourd et les conditions dans lesquelles il est survenu soulèvent de vives réactions et provoquent l'organisation d'une enquête approfondie et d'un procès spectaculaire, largement relatés dans la presse, mais aux résultats cependant peu décisifs.

Les réactions [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Manifestations d'émotion [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

À la nouvelle de la catastrophe, à Paris, une foule surexcitée s'est dirigée vers le débarcadère de Montparnasse, situé [chaussée du Maine](#), mais un régiment de ligne parvient cependant à le protéger du saccage. Dans les jours qui suivent, les journaux nationaux, largement relayés par la presse locale, suscitent une intense émotion populaire⁴³ en multipliant les articles racoleurs donnant des détails pathétiques et morbides sur le désastre, notamment sur le sort atroce des victimes brûlées vives, souvent dans un rapprochement saisissant avec le terrible incendie dévastant simultanément la ville de Hambourg⁴⁴. Deux ans plus tard, [Alfred de Vigny](#) évoquera l'accident par [prétériton](#) dans son [poème *La Maison du berger*](#), exprimant par des métaphores lyriques son aversion pour le « taureau de fer qui fume,

souffle et beugle » auquel « le gai voyageur » livre « son vieux père et ses fils », et « qui les rejette en cendre aux pieds du Dieu de l'or »⁴⁵.

Mettant « des désastres, pareils à celui d'avant-hier, qui a jeté le deuil dans tant de familles » sur le compte de la « cupidité » des compagnies, le député Dupin aîné, par ailleurs procureur général à la Cour de cassation, propose d'alourdir sensiblement par une loi la répression des infractions à la réglementation des chemins de fer, en considérant qu'« il faut au besoin même des punitions corporelles »⁴⁸. Son initiative est repoussée, mais la Chambre désigne une commission chargée d'organiser une souscription nationale en faveur des victimes. Se réclamant du même but charitable, un éditeur publiera sous le titre accrocheur « Relation exacte de l'affreuse catastrophe du 8 mai !!! Chemin de fer de Versailles (rive gauche), suivie de détails circonstanciés sur l'incendie de Hambourg »⁴⁹, une compilation d'articles sur la catastrophe, précisant qu'« un cinquième du produit sera versé par nous chez l'un des notaires désignés pour recevoir les souscriptions. Heureux si, par ce moyen, nous avons réussi à mettre les classes laborieuses, mais non moins empressées que les classes aisées, à même de concourir à une œuvre de haute philanthropie, de grande réparation ! ».

Pour exprimer sa douleur et célébrer la mémoire des victimes, l'architecte François-Marie Lemarié⁵⁰, qui a perdu un fils, une belle-sœur et un cousin dans la catastrophe⁵¹, achète un terrain à proximité immédiate du lieu de la catastrophe⁵² (sur l'actuelle rue Henri-Savignac), et y fait édifier en quelques mois une chapelle commémorative, dite Notre-Dame-des-Flammes⁵³, inaugurée le 16 novembre 1842 par l'évêque de Versailles⁵⁴. Cette petite construction blanche en pierre de taille de plan triangulaire et de style néogothique sera inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en 1938, mais rayée de la liste en 1959 et démolie peu après⁵⁵. Son décor était composé de reliefs figurant des ossements livrés aux flammes. Au-dessus de l'autel se trouvaient la statue de la Vierge ainsi qu'un vitrail figurant la Trinité dans son registre supérieur et une représentation de la catastrophe dans sa partie inférieure⁵⁵.

Tout en s'étendant longuement sur l'horreur de l'accident pour susciter l'émotion chez leurs lecteurs, en général, les journaux nationaux et locaux, paradoxalement, regrettent dans leurs éditoriaux les « préventions fâcheuses que cet événement douloureux a dû jeter au milieu du public »⁵⁶, ou « les préjugés



La chapelle Notre-Dame-des-Flammes, érigée en mémoire des victimes⁴⁶.



Chapelle Notre-Dame des Flammes à Meudon (vers 1910).



Chapelle Notre-Dame des Flammes à Meudon (vers 1910).

encore mal éteints qu'il va inmanquablement réveiller »⁵⁷ contre le chemin de fer, moyen de transport qu'ils présentent souvent comme déjà globalement plus sûr que les autres, et dont la sécurité doit encore s'améliorer. Ainsi, pour le *Journal des débats politiques et littéraires*, il s'agit d'« un de ces accidents exceptionnels, inouïs », mais « dont les populations ne doivent pas s'effrayer outre mesure », puisque le progrès technique et des précautions supplémentaires doivent permettre de les éviter⁵⁸. Adoptant le même optimisme, le *Journal de Rouen* écrit : « Le malheur de Meudon, quelque intense et considérable qu'il soit, ne peut et ne doit pas dégoûter des chemins de fer ; mais il fera prendre plus de précautions, et l'on déduira d'importants enseignemens des circonstances même de la catastrophe »⁵⁹.



Jeton commémoratif de l'accident de Meudon en 1842⁴⁷.

Interventions publiques [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Par pure coïncidence, l'accident a lieu au moment où est en cours à la *Chambre des députés* l'examen de l'important projet de loi sur les chemins de fer⁶⁰. Toutefois, l'émoi passager qu'il soulève chez les députés ne les empêche pas de poursuivre normalement leurs travaux dès le 9 mai. C'est seulement deux jours plus tard que *Lamartine* y fera une brève allusion pour conclure une de ses interventions en déclarant : « Je ne voulais pas finir sans prononcer un mot en présence du funèbre événement qui est venu, pour ainsi dire, jeter un *crêpe* sur toute la discussion. Il semblerait, en effet, que la Providence veuille faire payer à l'homme par de cruels sacrifices, chaque nouveau développement de son génie, chaque progrès de son industrie. (Sensation.) Quelque profonde que soit la sympathie de la Chambre pour ces tristes catastrophes, elle ne doit pas se décourager ni laisser décourager le pays. La civilisation a aussi ses champs de bataille ; il faut que des hommes y tombent pour faire avancer les autres »⁶¹.

La *Chambre des pairs* n'a pas encore eu l'occasion de débattre du projet examiné par la Chambre, mais lors de sa séance du 11 mai, l'un de ses membres⁶² interpelle le gouvernement en demandant qu'une loi vienne renforcer la police des chemins de fer. Lors du débat, le 17 mai, le ministre des travaux publics répond que sur les points jugés cruciaux dans la survenance de l'accident, le gouvernement est seul compétent et prend les mesures nécessaires⁶³.

Entretemps, le samedi 14 mai à midi, le trafic des voyageurs a repris sur la ligne, après que la compagnie eut dû adapter ses circulations à des prescriptions de sécurité imposées par l'administration : l'emploi de locomotives à 6 roues, l'ouverture des portières, et l'interposition de wagons vides ou chargés de terre derrière les machines⁶⁴, conformément aux solutions préconisées dans deux articles techniquement étayés publiés peu de temps auparavant⁶⁵.

Dans l'attente d'un règlement d'administration publique général sur la police des chemins de fer, après réunion extraordinaire de la commission des machines à vapeur⁶⁶ le ministre prend le 18 mai une ordonnance provisoire de huit articles reprenant ces mesures et limitant à 36 km/h la vitesse sur les deux lignes de Versailles⁶⁷.

La recherche des causes [\[modifier | modifier le code \]](#)

De toute évidence, la catastrophe a été causée par le déraillement de la *Mathieu Murray*, locomotive de tête, mais compte tenu des circonstances du drame, on envisage rapidement que plusieurs causes se soient conjuguées pour le produire.

La plus directe semble être la rupture de l'essieu avant de la machine. Celui-ci a en effet été retrouvé parmi les débris, privé de ses deux fusées, brisées net, et d'aucuns estiment qu'en n'assurant plus sa fonction de [porteur](#), il a provoqué le basculement vers l'avant de la locomotive. L'explication semble d'autant plus plausible que ce type d'avarie était déjà envisagé en 1840 dans le *Guide du mécanicien conducteur de machines locomotives contenant des notions théoriques et pratiques sur la construction, l'entretien et la conduite des machines locomotives*⁶⁸, justifiant la préférence des auteurs pour les machines à six roues⁶⁹.

Deux autres causes paraissent aussi avoir contribué de manière déterminante à la survenance de l'accident. La première est la vitesse excessive du convoi descendant la pente de 4 ‰ vers Paris, présentée comme vertigineuse par la plupart des rescapés et aussi par des riverains de la ligne⁷⁰. La seconde est la double traction du train par deux locomotives aux caractéristiques et aux allures si différentes que leur placement ne pouvait que provoquer des soubresauts à celle de tête, moins rapide et plus légère. Beaucoup estiment donc que c'est le déséquilibre entre les deux machines, encore accentué par la vitesse excessive du convoi, qui a imprimé à la première des secousses brisant l'essieu et provoquant la sortie de voie.

Immédiatement après l'accident, le préfet de police a demandé à trois ingénieurs des mines chargés de la surveillance des machines à vapeur dans le département de la Seine d'en rechercher les causes⁷¹. Dans leur rapport rendu public en octobre 1842⁷², ceux-ci se fondent à la fois sur le témoignage de Henri Milhau, seul des six conducteurs à avoir survécu, et sur des mesures effectuées sur place, pour préciser la chaîne des causalités. Selon eux, l'origine du drame résiderait dans la rupture du ressort de suspension de la roue avant droite, qui aurait d'abord provoqué un affaissement de la *Mathieu Murray* sur le côté droit, et, faute d'une garde suffisante au sol, le frottement du chasse-pierre et du cendrier sur les traverses. C'est seulement ensuite, sous la violence des secousses, que le premier essieu aurait été brisé net, provoquant la plongée et l'enlèvement de la machine dans le ballast. Ils concluent aussi à titre incident que si les voitures sont venues s'écraser contre les locomotives, c'est que la vitesse du convoi était excessive. *Le Journal des chemins de fer*, qui divulgue ce rapport, en conteste certaines conclusions, « au nom de la science et de la vérité », en affirmant qu'il « renferme des erreurs évidentes », mais renvoie à la justice le soin d'en apprécier la pertinence⁷³.

La recherche des responsables [\[modifier | modifier le code \]](#)

Aussitôt après l'accident, le procureur du tribunal de Versailles s'est rendu sur les lieux, et le [parquet](#) a ouvert une procédure sur le fondement des articles 319 et 320 du Code pénal punissant « quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements... », aura commis involontairement ou aura été involontairement la cause d'un homicide ou de blessures. Le journal *Le National* laissant entendre que l'instruction se terminera par un [non-lieu](#), cette insinuation est jugée injurieuse et lui vaut d'être immédiatement saisi en application de la [loi sur la presse](#)⁷⁴.

Après un conflit de compétence entre le tribunal de Versailles et celui de la Seine⁷⁵, c'est finalement ce dernier qui est chargé du dossier. La procédure, confiée au juge d'instruction Desmortier-Déterville, est [pénale](#), mais peut s'étendre accessoirement aux [actions civiles](#) en réparation intentées par les victimes, c'est pourquoi un commissaire de police est spécialement chargé d'interroger les blessés afin de connaître leurs intentions sur d'éventuelles demandes d'indemnités⁷⁶.

Les victimes et leurs avocats souhaiteraient⁷⁷ que soient poursuivis les actionnaires administrateurs de la compagnie, parmi lesquels le banquier [Bénédict Fould](#), mais seuls six cadres administratifs sont finalement considérés comme fautifs et renvoyés devant le tribunal correctionnel par une ordonnance du 30 août 1842⁷⁸. Ainsi, sont inculpés Jules Bourgeois (administrateur de la ligne, de service le jour du drame), Pierre-Jean-Baptiste Bordet (directeur provisoire et chef d'exploitation), Henri-Louis-Gabriel Milhau (inspecteur du service, chargé de la police du convoi, monté sur l'Éclair et blessé dans l'accident), Louis-Ambroise Henry (chef du mouvement et chef de gare à Paris, auteur de l'ordre de service du jour incluant la *Mathieu Murray*), Alfred Lemoninari (chef de gare de Versailles ayant fait placer la *Mathieu Murray* en tête du convoi), Charles-Urbain Bricogne (ingénieur civil, directeur du matériel). Leur procès s'ouvre le 22 novembre 1842⁷⁹, et se déroule jusqu'au 10 décembre, en douze audiences largement relatées dans la presse quotidienne. Les inculpés et les [parties civiles](#) sont défendus par des avocats de renom. Plus de soixante témoins, parmi lesquels des ingénieurs réputés tels [Émile Clapeyron](#), [Auguste Perdonnet](#) et [Camille Polonceau](#), sont entendus, mais sur les trois questions cruciales au cœur des débats : la pièce dont la rupture a causé le déraillement, le choix d'une double traction avec la *Mathieu Murray* en tête, la vitesse du convoi, les opinions sont si discordantes⁸⁰ que pour plus d'éclaircissements, le tribunal décide de se transporter dans les ateliers de la compagnie à la gare du Maine⁸¹ le samedi 26 novembre. Les diverses vérifications et expériences effectuées durant quatre heures ce jour-là n'aboutissent cependant à aucun résultat probant⁸².

Malgré les témoignages contradictoires, les avocats des parties civiles soutiennent que l'accident ne peut être que le résultat d'une conjonction de fautes ou, selon [Jules Favre](#), de « l'incurie » de la compagnie⁸³, certains, tels le bâtonnier Félix Liouville⁸⁴, allant jusqu'à évoquer une [présomption](#) de responsabilité en affirmant que lorsqu'un accident sur le chemin de fer « tue cinquante-six personnes et en mutile cent huit », s'il n'est pas causé par une intervention extérieure, il est impossible que « les directeurs de ce chemin soient considérés comme exempts de toute imprudence, de toute négligence »⁸⁵.

Dans son réquisitoire de près de cinq heures, le procureur de Royer reproche aux inculpés à la fois le mauvais état du matériel, un défaut de surveillance, et des ordres inappropriés donnés le jour du drame, mais nuance ses conclusions pour Henry, Lamoninari et Milhau, susceptibles, selon lui, de [bénéficier du doute](#) pour les deux premiers, et de [circonstances atténuantes](#) pour le dernier⁸⁶.

Abordant la question de la réparation des dommages subis par les victimes, le procureur estime qu'elle doit incomber à la compagnie, responsable civilement en application de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil⁸⁷ et invite les juges à ne pas se laisser « préoccuper par la crainte de tuer les sociétés commerciales », car pour lui, « les compagnies de chemin de fer doivent être averties : il faut certainement protéger les progrès de l'industrie ; mais vous devez aussi veiller à la sûreté des familles ». Il leur recommande cependant de n'attribuer qu'avec « réserve » les dommages-intérêts, en excluant la réparation de tous les éléments

immatériels tels la douleur morale ou le préjudice esthétique, car « dans un sinistre pareil, tout n'est pas réparable »⁸⁸.

Parlant en dernier, la défense s'efforce de montrer, lors des audiences des 1^{er}, 2 et 3 décembre 1842, qu'en dépit des nombreux témoignages affirmant le contraire, le matériel ne présentait aucun défaut⁸⁹, et la vitesse n'était pas excessive⁹⁰. Pour ses avocats, l'accident, imprévisible, a eu pour cause les « sublimes décrets de la providence » selon les termes de Me [Philippe Dupin](#)⁹¹, et doit être accepté comme résultant des risques normaux du progrès technique. Me [Eugène Bethmont](#)⁹² conclut ainsi sa plaidoirie : « vous ne profiterez des immenses avantages de l'industrie qu'en vous résignant aux périls et aux chances qui sont ses inséparables compagnes ». Répliquant à cette « étrange conclusion », [Emmanuel Arago](#), avocat des parties civiles, nie qu'il soit « vrai que cette fatalité soit attachée aux progrès de la science »⁹³.

Subsidiairement, la défense soutient que compte tenu du montant d'un million de francs des dommages-intérêts demandés, la charge éventuelle de la réparation devrait être supportée par la compagnie et non par ses six employés incriminés pénalement⁹⁴.

Le jugement est rendu le 10 décembre 1842. Relevant les divisions existant entre « les hommes de la science » aussi bien sur l'origine du déraillement que sur la double traction et l'emploi de la *Mathieu Murray*, ainsi que le manque de crédibilité des témoignages sur la vitesse, il conclut qu'aucun délit ne peut être reproché aux prévenus, qui sont donc [relaxés](#)⁹⁵.

L'absence d'indemnisation des victimes [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Les demandes de dommages-intérêts déposées devant le tribunal correctionnel étant purement accessoires aux poursuites pénales, elles sont rejetées puisque aucune condamnation n'est prononcée, et les parties civiles sont déboutées et condamnées aux dépens.

Vingt-huit victimes intentent alors en désespoir de cause une action directe en responsabilité civile devant le Tribunal de première instance de la Seine contre la compagnie et les administrateurs pris personnellement, sur le fondement des articles 1382⁹⁶ et 1383⁹⁷ du Code civil⁹⁸.

Cette ultime tentative pour faire reconnaître des fautes civiles à défaut de délits pénaux est, elle aussi, rejetée par un jugement du 4 août 1843 : mêlant des références aux travaux préparatoires du code civil⁹⁹ et au droit romain, le tribunal estime que les articles 1382 et 1383 ne s'appliquent qu'en cas de faute, et n'en relève aucune susceptible d'être imputée aux défendeurs, en attribuant seulement la catastrophe à la « fatalité » et à une « violence immense, insurmontable et impossible à prévoir et à dompter »¹⁰⁰, autrement dit à la [force majeure](#). Ce jugement sera confirmé en appel par la cour royale de Paris dans un arrêt du 19 août 1844¹⁰¹.

Entretemps, à la suite du premier jugement, d'aucuns avaient proposé comme palliatif de cette irresponsabilité de principe la création d'un régime de réparation alimenté par une caisse de secours financée par une taxe sur les billets¹⁰².

Épilogue [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

La ligne de Paris à Versailles par la rive gauche ne produisait pas les profits escomptés. À cause des ouvrages d'art qu'elle avait nécessités — notamment le [viaduc de Meudon](#) —, son coût de construction obérait sa rentabilité, alors qu'elle devait faire face à la concurrence de celle passant par la rive droite. L'accident de 1842 accentua cette tendance et il faudra attendre son prolongement vers [Chartres](#) pour qu'elle supplante sa rivale.

[Marguerite Yourcenar](#) fait une description de l'accident dans son livre *[Archives du Nord](#)*¹⁰³. Son grand-père, Michel-Charles de Crayencour, était l'un des rescapés des voitures accidentées.

[Jean Giono](#), dans *[Le Moulin de Pologne](#)*, en 1953, évoque « *la catastrophe du train de Versailles qui coûta la vie à Dumont d'Urville* »¹⁰⁴.

Notes et références

[[modifier](#) | [modifier le code](#)]

- ↑ Voir notamment le procès-verbal de la [séance du 29 juin 1836 à la Chambre des Pairs](#) [[archive](#)].
- ↑ [Lire ses statuts en ligne](#) [[archive](#)].
- ↑ [La Presse du 11 septembre 1840, p. 2](#) [[archive](#)] et [Le Moniteur parisien du 12 septembre 1840, p. 3](#) [[archive\].](#)
- ↑ Cette double concession fut considérée comme une *folie* par les frères Pereire (voir [Œuvres de Émile et Isaac Pereire, Paris, 1912, t. I, p. 361 et s](#) [[archive](#)].)
- ↑ *[Accident sur le chemin de fer de Versailles, Rive gauche](#)* [[archive](#)], Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie : Collection [Michel Hennin](#), *Estampes relatives à l'Histoire de France*, Tome 169, Pièces 14745-14807, période 1841-1851.
- ↑ Certains journaux annoncèrent par exemple que le train était tiré par trois machines, ou que l'une d'elles avait explosé (voir notamment [Le Siècle du 9 mai 1842, p. 1](#) [[archive](#)] et [Le Journal des débats politiques et littéraires du 9 mai 1842, p. 1](#) [[archive\]\).](#)
- ↑ ^a et ^b *Histoire des chemins de fer en France* de Louis Armand, p. 42, éd. Presses Modernes.
- ↑ Incluant le fonctionnement du bassin de Neptune (voir [Le Courrier du 5 mai 1842, p. 2](#) [[archive](#)].
- ↑ Voir par exemple [Le Journal des débats politiques et littéraires des 6 mai 1842, p. 3](#) [[archive](#)], et [8 mai 1842, p. 3](#) [[archive\].](#)
- ↑ [Journal des débats politiques et littéraires du 23 novembre 1842, p. 3](#) [[archive](#)].
- ↑ Jacques Payen, *La locomotive en France des origines au milieu du xix^e siècle*, Presses universitaires de Lyon-CNRS, Lyon-Paris, 1988, pages 72 et 92.
- ↑ Ainsi baptisée à l'initiative de l'Anglais Georges, mécanicien en chef de la Compagnie pour rendre hommage à [Matthew Murray](#), l'un des fondateurs historiques de l'entreprise constructrice.
- ↑ Voitures fermées de confort supérieur à tarif majoré (voir [Itinéraire des chemins de fer...., Paris, 1852](#) [[archive](#)]).
- ↑ P. E. Marchal et Laurent Seguin, *Marc Seguin (1789 - 1875) La naissance du premier chemin de fer français*, J. Cuzin éditeur, Lyon, 1957.
- ↑ Exactement 128, 88 m, selon le rapport des experts.
- ↑ *[Histoire de la vie française](#)* [[archive](#)] de Patrice Boussel, p. 307, éd. de l'illustration, 1971.
- ↑ Le déroulement de l'accident est décrit en détail dans l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel, acte reprenant lui-même largement le rapport des experts.
- ↑ Pour une relation détaillée de l'accident faisant la synthèse d'articles de plusieurs journaux, voir [Journal de Rouen du 10 mai 1842, p. 1-2](#) [[archive](#)].
- ↑ Voir [Le Siècle du 15 mai 1842, p. 1-2](#) [[archive](#)].
- ↑ Abondamment relatés dans la presse (voir par exemple le courrier publié par [Le Siècle du 12 mai 1842, p. 2](#) [[archive](#)]).

21. † Indications données par le procureur dans son réquisitoire (voir [La Presse du 1^{er} décembre 1842, p. 3](#) [archive]).
22. † En France, la première ligne de [télégraphe électrique](#) ne sera établie qu'en 1845 (voir [Télégraphie électrique : son avenir, poste aux lettres électrique, journaux électriques ; suivi d'un Aperçu théorique de télégraphie, p. 1](#) [archive]).
23. † Le Moniteur parisien, cité par [La Presse du 10 mai 1842, p. 2](#) [archive].
24. † Quelques mois plus tard, le procureur du Roi tiendra à insister sur la célérité et l'efficacité des secours, dont il rappellera le détail lors de l'audience du 29 novembre 1842 du tribunal correctionnel(voir [Le Journal des débats politiques et littéraires du 1^{er} décembre 1842, p. 2](#) [archive]).
25. † Quatre vingt sept, voire quatre vingt seize pour Le National (cité par [Le Courrier du 11 mai 1842, p. 2](#) [archive]
26. † Cent sept pour le *Journal de Rouen* (du [12 mai 1842, p. 3](#) [archive]), cent dix sept pour *La Patrie* ([La Patrie du 11 mai 1842, p. 3](#) [archive])
27. † Selon [Le Figaro du 9 mars 1835, p. 2](#) [archive] : «Les feuilles ministérielles sont toutes rédigées sous l'influence des préfets elles reçoivent des communications directes d'une correspondance ministérielle et subventionnée, qui leur est expédiée de Paris. Elles appartiennent le plus ordinairement au librairie-imprimeur, qui brigue la fourniture officielle de la préfecture. Les bureaux particuliers du ministère de l'intérieur leur envoient aussi un grand nombre d'articles et nouvelles». Une des plus connues à l'époque était *Le Messenger*.
28. † Un escadron de lanciers et un bataillon du [59e régiment de ligne](#) (voir [Le Courrier du 10 mai 1842, p. 2](#)).
29. † À l'époque située dans l'[Île de la Cité, Quai du Marché-Neuf](#)
30. † Selon Le Moniteur parisien, cité par [La Presse du 10 mai 1842, p. 2](#) [archive]
31. † Voir le [Journal de Rouen](#) du 10 mai 1842, p. 1.
32. † [Le Courrier du 12 mai 1842, p. 2](#) [archive].
33. † Ils seront inhumés aux frais de l'État (voir [La Presse du 16 mai 1842, p. 3](#) [archive]), dans une concession perpétuelle accordée gratuitement par le conseil municipal de Paris (voir [Le Courrier du 14 mai 1842, pp. 2-3](#) [archive]).
34. † On en trouve un inventaire partiel dans La Gazette des tribunaux, citée par [Journal de Rouen du 15 mai 1842, p. 3](#) [archive].
35. † [La Presse du 24 mai 1842, p. 3](#) [archive].
36. † Voir par exemple [Le journal des débats politiques et littéraires du 20 août 1842, p. 2](#) [archive].
37. † Ainsi, le *Journal de Rouen* écrit : « D'après les informations nouvelles qui ont été prises à Meudon, à Sèvres Bellevue, et dans les hôpitaux de Paris, d'après l'état des blessés qui ont été atteints, on a tout lieu de penser que le chiffre des décès, qu'on croyait être de 117, sera au-dessous en réalité » ([Journal de Rouen du 13 mai 1842, p. 2](#) [archive])
38. † Voir par exemple le *Journal de Rouen* des [14 mai 1842, p. 3](#) [archive], et [15 mai 1842 p. 3](#) [archive]
39. † Voir [Journal de Rouen du 16 mai 1842, p. 3](#) [archive].
40. † [Le Courrier du 26 novembre 1842, p. 3](#) [archive]. Par la suite, tous les recours de M. Apiau pour faire accréditer sa version seront rejetés(voir [Le Journal des débats politiques et littéraires du 10 août 1843, p. 3](#) [archive]). En 1993, un article ira jusqu'à avancer le chiffre de 200 morts (*L'opinion publique après le déraillement de Meudon en 1842*, article de Pierre Mercier dans *Paris et Ile-de-France - Mémoires (tome 44, 1993, ouvrage collectif, Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et Ile-de-France)*.
41. † Le réquisitoire introductif d'instance du procureur faisait état de 55 morts (voir [Le Journal des débats politiques et littéraires du 22 novembre 1842, p. 3](#) [archive]), mais il est apparu lors des audiences qu'après sa rédaction deux blessés étaient décédés (voir par exemple [La Patrie du 26 novembre 1842, p. 3](#) [archive]).
42. † [La Presse du 1^{er} décembre 1842, p. 3](#) [archive].
43. † Voir : *L'opinion publique après le déraillement de Meudon en 1842*, article de Pierre Mercier dans *Paris et Ile-de-France - Mémoires (tome 44, 1993, ouvrage collectif, Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et Ile-de-France)*.
44. † Voir par exemple [La Presse du 12 mai 1842, p. 2](#) [archive].
45. † [Lire en ligne](#) [archive].
46. † *revue L'illustration*, n° 11. vol. I. - samedi 13 mai 1843. [archive]

47. † Auguste Moyaux, *Les chemins de fer autrefois et aujourd'hui et leurs médailles commémoratives*, Bruxelles Charles Dupriez, éditeur, 1925 : Jeton dodécagone. Cuivre. Diam. : 25 mm. Droit. Le buste de l'amiral Dumont d'Urville et celui de sa femme coiffé d'un chapeau et tournés vers la gauche ; entr'eux, leur fils. Sur le tour : AUX **MANES** DE L'AMIRAL D. DURVILLE. Au bas : deux rameaux de laurier croisés. Rev. Une inscription en six lignes : A LA MÉMOIRE | DES | INCENDIÉS | DE LA MALHEUREUSE | JOURNÉE | DU 8 MAI 1842.
48. † [Le Siècle du 11 mai 1842, p. 3](#) [archive].
49. † C. Pinard éditeur, Paris, 1842, [Lire en ligne](#) [archive].
50. † Voir [Lemarié François-Marie](#) [archive]
51. † [La Bénédiction de Prométhée](#) [archive] de Michel Lagrée, éd. Fayard. [Voir également](#) [archive].
52. † *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, vol. III, 1842, col. 188.
53. † ^{a et b} [Patrimoine de France - Chapelle Notre-Dame-des-Flammes](#) [archive].
54. † [Le Journal des débats politiques et littéraires du 17 novembre 1842, p. 2](#) [archive].
55. † « Chapelle de Notre-Dame-des-Flammes, à Bellevue. Anniversaire du 8 mai », *L'Illustration*, N° 11, 13 mai 1843, p. 6.
56. † [La Presse du 12 mai 1842, p. 1.](#) [archive]
57. † [Le Courrier du 10 mai 1842, p. 1.](#) [archive]
58. † [Journal des débats politiques et littéraires du 10 mai 1842, p. 2](#) [archive]
59. † Sous le titre « L'événement de Meudon - Les chemins de fer », *Journal de Rouen* du 11 mai 1842, p. 1 [archive]
60. † Qui deviendra un mois plus tard la [loi du 11 juin 1842](#)
61. † [Journal des débats politiques et littéraires du 12 mai 1842, p. 3](#) [archive].
62. † Les procès verbaux des séances sont anonymes et synthétiques [Procès-verbal des séances de la Chambre des pairs, p. 853 et s.](#) [archive]
63. † [Procès-verbal des séances de la Chambre des pairs, 1842, pp. 877-887.](#) [archive].
64. † [Le Courrier du 15 mai 1842, p. 2](#) [archive].
65. † Intitulés « Des accidents sur les chemins de fer » et publiés sous la signature E.T. dans [La Presse des 12 et 13 mai 1842, p. 1](#) [archive]
66. † Commission composée d'ingénieurs des Mines et des Ponts et Chaussées créée en application de l'ordonnance royale du 29 octobre 1823 portant règlement sur les machines à vapeur à haute pression ([Lire en ligne](#) [archive]).
67. † Reproduite dans [Œuvres de Émile et Isaac Pereire, T. I, p. 377](#) [archive]
68. † [Par Eugène Flachat et Jules Pétiet, Paris, 1940, éd. Mathias, p. 191](#) [archive]
69. † [voir p. 123](#) [archive]
70. † Voir par exemple les témoignages reproduits dans [Le Courrier du 11 mai 1842, p. 2](#) [archive]. Par la suite, lors du procès, des voyageurs témoigneront avoir entendu des cadres de la compagnie ordonner avant le départ aux conducteurs de forcer l'allure, d'autres n'avoir pu discerner ni les maisons, ni les arbres, ni même les cantonniers à cause de la rapidité de la marche (voir par exemple [Le Siècle du 25 novembre 1842, p. 3](#) [archive]).
71. † MM. Lebas, ingénieur de la Marine, connu pour avoir levé l'obélisque de la place de la Concorde, Cavé et Farcot, constructeurs de locomotives.
72. † Des extraits du rapport des experts ont été publiés dans divers quotidiens (voir par exemple [Le Journal des débats du 10 octobre 1842, p. 3](#) [archive]).
73. † L'année 1842 du journal est accessible à l'adresse : [Le Journal des chemins de fer. Google books](#) [archive]; les extraits et les commentaires sont publiés dans les numéros 27 du 8 octobre 1842 (pp. 228-229) et 29 du 22 octobre (pp. 245-246).
74. † Voir [Le Courrier du 14 mai 1842, p. 1](#) [archive] et [La Presse du 13 mai 1842, p. 1](#) [archive].
75. † Voir [La Patrie du 23 mai 1842, p. 3](#) [archive].
76. † [La Patrie du 20 mai 1842, p. 2](#) [archive].
77. † Une ultime tentative aura lieu après l'ouverture du procès, lors de la deuxième audience, le 23 novembre 1842, mais sera rejetée au motif que l'ordonnance de la chambre du conseil déclarant qu'il n'y a pas lieu de les poursuivre a autorité de chose jugée ([Journal des débats politiques et littéraires du 24 novembre 1842, p. 2](#) [archive]).

78. † [Journal des débats politiques et littéraires du 2 août 1842, p. 4](#) [\[archive\]](#).
79. † Voir notamment le [Journal des débats politiques et littéraires du 23 novembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#) qui reprend en détail les circonstances du drame à partir de l'exposé qu'en fait l'ordonnance de renvoi.
80. † Voir notamment sur l'audience du 24 novembre : [Le Siècle du 25 novembre 1842, p. 2](#) [\[archive\]](#) et le [Journal des débats politiques et littéraires du 25 novembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#) ; sur l'audience du 25 novembre : [Le Siècle du 26 novembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#) ; sur l'audience du 29 novembre 1842 : [Le Siècle du 30 novembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#). Un condensé des interrogatoires du procès est reproduit dans l'[Annuaire historique universel de 1842 p. 368-385](#) [\[archive\]](#)
81. † Décision prise lors de l'audience du 23 novembre (voir [Journal des débats politiques et littéraires du 24 novembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#)).
82. † Un compte-rendu détaillé des constatations et expériences effectuées figure dans [Le Courrier du 28 novembre 1842, p. 3-4](#)[Lire en ligne](#) [\[archive\]](#)
83. † [Le Siècle du 30 novembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#).
84. † Voir : [Félix-Sylvestre-Jean-Baptiste Liouville](#) [\[archive\]](#)
85. † [Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer : conseils pratiques / par Eugène Delattre et al., Éditeur Taride \(Paris\) 1858, p. 142 et s](#) [\[archive\]](#).
86. † [Le Siècle du 1^{er} décembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#).
87. † Qui dispose : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde ».
88. † [La Phalange : journal de la science sociale : politique, industrie, sciences, art et littérature, 1842, 1089-1090](#) [\[archive\]](#).
89. † Voir [Le Siècle du 2 décembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#).
90. † Voir [Le Siècle du 3 décembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#).
91. † Voir le compte rendu de sa plaidoirie dans [La Presse du 4 décembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#).
92. † Par ailleurs cofondateur de la société, dont il est actionnaire à hauteur de 40 000 francs ([lire les statuts en ligne](#) [\[archive\]](#)).
93. † Intervention lors de l'audience du 2 décembre 1842, [Le Siècle du 3 décembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#).
94. † Voir un compte-rendu de la plaidoirie de Me Dupin dans [Le Siècle du 4 décembre 1842, p. 3](#) [\[archive\]](#)
95. † [La Presse du 11 décembre 1842, p. 3.](#) [\[archive\]](#)
96. † « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer ».
97. † « Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence ».
98. † [Journal des débats politiques et littéraires du 15 juillet 1843, p. 3](#) [\[archive\]](#).
99. † Recueil des lois composant le Code Civil, décrétées en l'an XI, et promulguées par le premier consul, avec les discours, rapports et opinions prononcés dans le cours de la discussion, tant au Tribunat qu'au Corps législatif, Sixième volume, 1804, p. 33 et s. ([Lire en ligne la partie du discours du citoyen Tarrible sur cette question](#) [\[archive\]](#)).
100. † [Journal des débats politiques et littéraires du 5 août 1843, p. 3](#) [\[archive\]](#).
101. † Jules Lan: [Les chemins de fer français devant leurs juges naturels](#), Paris, 1857, p. 138 [\[archive\]](#).
102. † [La Presse du 18 décembre 1842, p. 2.](#) [\[archive\]](#)
103. † [Marguerite Yourcenar, Essais et Mémoires, Archives du Nord](#) [\[archive\]](#), Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, p.1011-1017
104. † Jean Giono, [Le Moulin de Pologne](#), Folio, 1953 ([ISBN 2-07-036274-4](#)), p. 55.

- [anonyme], *Récit historique et complet des désastres arrivés sur le chemin de fer de Versailles le 8 mai 1842 par un témoin oculaire* [archive], Paris, France Thibaut libraire éditeur, 1842.
- [anonyme], *Chapelle dédiée aux victimes de l'accident du 8 mai* [archive], Journal des chemins de fer, Paris, n° 33 – samedi 19 novembre 1842 – page 267.
- [anonyme], *Chapelle Notre-Dame des flammes à Bellevue – anniversaire du 8 mai* [archive], Paris, journal L'illustration, n° 11 - vol. 1 - samedi 13 mai 1843.
- [anonyme], *Nouvelles diverses (mercredi 8 mai)* [archive], Journal des chemins de fer, Paris, n° 110 - vol. - 3 samedi 11 mai 1844 - page 246.
- Eugène Robert, *Histoire et description naturelle de la commune de Meudon* [archive], Paris, Paulin libraire, 1843 (Voir page 110 et suivantes).
- Pierre Mercier, *L'opinion publique après le déraillement de Meudon en 1842* [archive] in « Paris et Ile-de-France - Mémoires (tome 44, 1993) », (ISSN 0428-1551), ed. Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et Île-de-France.
- Jules Petiet, *Considérations techniques sur l'accident du 8 mai 1842* [archive], Journal des chemins de fer, 2^e année - samedi 5 juin 1843 - n° 61 – page 539.
- George-Joseph Braun, *Les aventures de ma vie : mémoires d'un ouvrier* (Genève, 1877), p. 114-116.
- Henri Allorge, *La Chapelle de Notre-Dame des Flammes* (page 21) in « Almanach du Pèlerin » (1936)
- ouvrage collectif, *Histoire des chemins de fer en France*, préface de Louis Armand, Les Presses Modernes éditeur, 1963.

Voir aussi [modifier | modifier le code]

Articles connexes [modifier | modifier le code]

- Transilien Paris-Montparnasse
- Gare de Bellevue
- Liste des accidents ferroviaires en France au xix^e siècle

 v • m	 Accidents ferroviaires en France [masquer]
 xix^e siècle	 Meudon (1842) • Pierre-Bénite (1846) • Fampoux (1846) • Franois (1866) • Saint-Albain (1867) • Clichy-Levallois (1880) • Charenton (1881) • Velars (1888) • Saint-Mandé (1891) • Appilly (1894) • Gare Montparnasse (1895) • Lisieux (1898) • Juvisy-sur-Orge (1899) • Choisy-le-Roi (1900) • Sud-Express (1900)
 xx^e siècle	 Moyenneville (1902) • Arleux (1902) • Métro de Paris (1903) • Épernon (1906) • Les Ponts-de-Cé (1907) • Coutras (1907) • Tunnel de Pouch (1908) • Villepreux-Les Clayes (1910) • Saujon (1910) • Bernay (1910) • Courville (1911) • Montreuil-Bellay (1911) • Melun (1913) • Saint-Michel-de-Maurienne (1917) • Solers (1918) • Tunnel de Nanteuil-Saâcy (1919) • Houilles (1920) • Beaucourt-Hamel (1921) • Les Échets (1921) • Tunnel des Batignolles (1921) • Villecomtal (1922) • Tunnel de Mornay (1922) • Montereau (1930) • Étampes (1931) • Saint-Élier (1933) • Lagny-Pomponne (1933) • Villeneuve-Saint-Georges (1937) • Arras (1947) • Tunnel de Vierzy (1972) • Saint-Pierre-du-Vauvray (1985) • Flaujac (1985) • Argenton-sur-Creuse (1985) • Gare de Lyon (1988) • Port-Sainte-Foy (1997) • Métro de Paris (2000)



Catégories : [Déraillement ferroviaire](#) | [Accident ferroviaire avec incendie ou explosion](#) | [Accident ferroviaire dû à une cause technique](#) | [Accident ferroviaire en France](#) | [1842 en France](#) | [Mai 1842](#) | [Transport ferroviaire dans les Hauts-de-Seine](#) | [Transport à Meudon](#) | [Accident ferroviaire en 1842](#) [+]

La dernière modification de cette page a été faite le 21 décembre 2025 à 06:42.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous [licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions](#) ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les [conditions d'utilisation](#) pour plus de détails, ainsi que les [crédits graphiques](#). En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez [comment citer les auteurs et mentionner la licence](#).
Wikipedia® est une marque déposée de la [Wikimedia Foundation, Inc.](#), organisation de bienfaisance régie par le paragraphe [501\(c\)\(3\)](#) du code fiscal des États-Unis.

[Politique de confidentialité](#) [À propos de Wikipédia](#) [Avertissements](#) [Contact](#) [Contacts juridiques & sécurité](#) [Code de conduite](#)

[Développeurs](#) [Statistiques](#) [Déclaration sur les témoins \(cookies\)](#) [Version mobile](#)