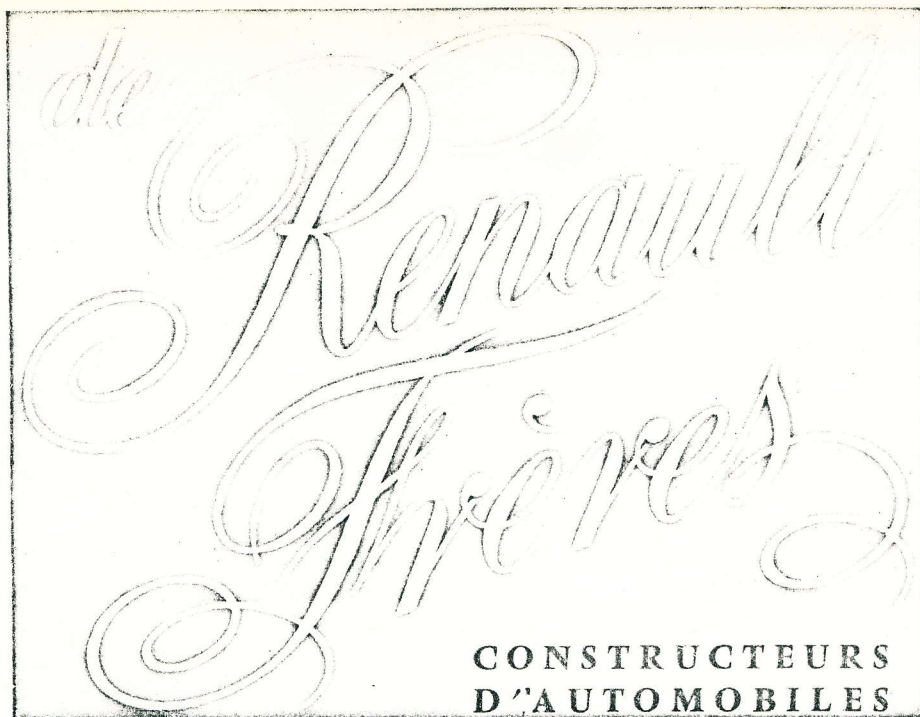
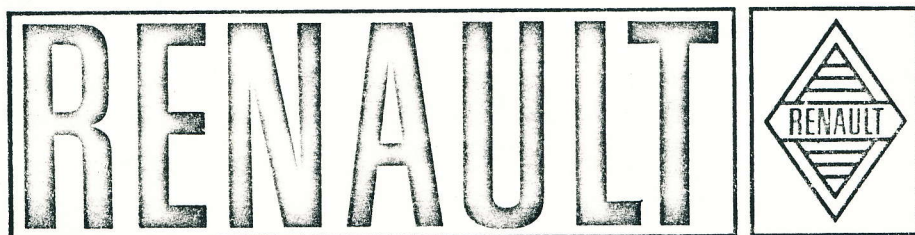


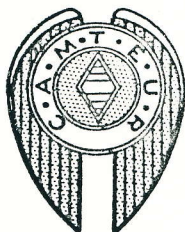
37
Argues



à



régie nationale



**bulletin
de la Section d'Histoire
des usines Renault**

2^e année tome 1



juin 1971 n° 2

LA CATASTROPHE DU 13 JUIN 1917

par Gilbert HATRY

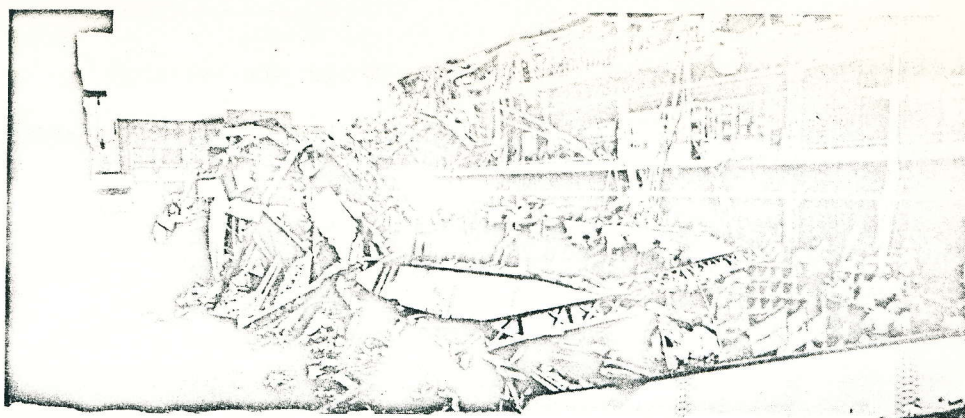
Le mercredi 13 juin 1917, les Parisiens allaient vivre leur 1.045^e journée de guerre. Ils se préparaient à accueillir, dans la soirée, le général Pershing, commandant le corps expéditionnaire américain dont les premiers éléments débarqueraient un mois et demi plus tard.

Le Conseil municipal de Paris avait, par affiches, invité la population « à se porter au-devant du général pour acclamer en sa personne l'armée des États-Unis ». Dès 16 heures la foule se pressait aux abords de la gare du Nord. Deux heures et demie plus tard, le général descendrait du train et il serait reçu par Joffre, Viviani, Painlevé, Foch et Dubail. Passant en revue des compagnies des 230^e, 232^e et 237^e territorial et la Garde républicaine dont la musique jouerait « La Bannière étoilée », il prononcerait ces deux mots « Splendid fellows » (1). A ce moment-là, Billancourt aurait vécu sa tragédie.

* *

Ce même jour, bien avant 7 heures, le jeune Raymond Mathiot quittait la maison paternelle, avenue Victor-Hugo, pour se rendre aux Usines Renault. Embauché deux années auparavant comme apprenti, il était tout fier d'être déjà petite main ajusteur. Comme chaque jour, il retrouverait Duplet, son compagnon, et alors commencerait pour eux une longue journée de travail. Il ne se doutait pas qu'il allait vivre un événement qui resterait à jamais gravé dans sa mémoire. Plus de cinquante années après, il s'en souviendrait encore; non seulement parce qu'il conserverait une cicatrice à la tête, mais aussi parce qu'il avait tout juste quatorze ans et qu'à cet âge, il y a des faits qu'on ne peut oublier.

Au même instant un garçon de treize ans prenait aussi le même chemin. Mais pour lui le sort en avait décidé autrement et cette journée serait la dernière de sa jeune vie. Jamais plus il ne reverrait ses parents, ses amis. Quelques heures plus tard, en effet, Eugène Blary aurait cessé de vivre.



Le bâtiment C 4 après la catastrophe (collection Mathiot).

Les Usines Renault en 1917

Depuis le débuts des hostilités, les Usines Renault connaissent un développement continu. Réduites en août 1914 à un petit noyau d'ouvriers, elles étaient très rapidement mises en état de produire fléchettes et obus, moteurs d'avions, autos-mitrailleuses, tracteurs, voitures, camions et matériel d'artillerie; enfin, le 1^{er} mars 1917 sortait le premier char d'assaut dont la maquette avait été présentée en février de la même année.

Parallèlement, l'effectif augmentait. De 6.300 ouvriers en 1914, il atteignait le chiffre de 21.604 en 1917 (dont 8.732 militaires et 4.485 femmes). Sans relâche des terrains nouveaux étaient acquis et la surface couverte passait dans le même temps de 76.365 m² à 174.635. On travaillait nuit et jour. L'équipe de jour comprenait les 2/3 de l'effectif et celle de nuit, l'autre tiers. On ne se reposait, alternativement, qu'un dimanche sur deux, jeunes et femmes compris.

L'ensemble des ateliers était réparti en usines désignées par une lettre de l'alphabet. L'usine C occupait tous les terrains compris entre les rues de Saint-Cloud, du Cours (2) et Gustave-Sandoz. A elle seule elle comptait 29.234 mètres carrés de surface couverte, elle était la plus importante.

Le bâtiment C4, situé rue du Cours, à peu près face à la rue du Hameau (3), formait un immeuble de deux étages, long de 70 mètres et large de 40. On l'appelait communément bâtiment Boyer, du nom du chef d'atelier, ou encore Pantz, de celui de l'ingénieur qui l'avait construit pour la somme de 310.000 francs. A l'origine il devait être affecté à la fabrication des boîtes de vitesse et des axes arrière mais, en raison des circonstances, on y avait substitué celle de matériel de guerre.

Au rez-de-chaussée se trouvait l'atelier n° 24 (moteurs), au premier

étage l'atelier n° 31 (fraisage) et au deuxième l'atelier n° 24 (dépôt de pièces détachées finies). Près de 700 personnes travaillaient dans ce bâtiment: 400 au rez-de-chaussée, 200 au premier et 100 au deuxième.

Ce jour-là

A 7 heures précises, Raymond Mathiot était à son poste aux côtés de Duplet à l'atelier 24. Vers 9 heures 30 son attention fut attirée par les casiers remplis de pièces et fermés par des grillages « qui lui donnèrent l'impression de s'abaisser ». Il le dit aussitôt à son compagnon qui en fit part au chef d'équipe Magnier. Celui-ci donna l'ordre aux ouvriers de s'habiller. C'est alors qu'au premier étage on a vu des étincelles, ce devait être un court-circuit. M. Janin, arrivé entre-temps, fit évacuer les lieux. *Plus tard, raconte Raymond Mathiot, je me suis retrouvé à « l'artillerie » mais je n'ai jamais su comment j'y étais parvenu.*

Vers 9 heures 45, dans un fracas épouvantable, un des grands côtés du bâtiment s'effondrait. Le bruit retentit dans Billancourt. De tous côtés les ouvriers fuyaient, pris de panique. Sous les débris, des cris s'élevaient, mais personne ne songeait à y répondre. Un nuage de poussière recouvrait les lieux. Le bâtiment ne formait plus qu'un « amas de décombres de toute nature où s'émêlaient les pièces de fer des charpentes et l'outillage détruit ». (4)

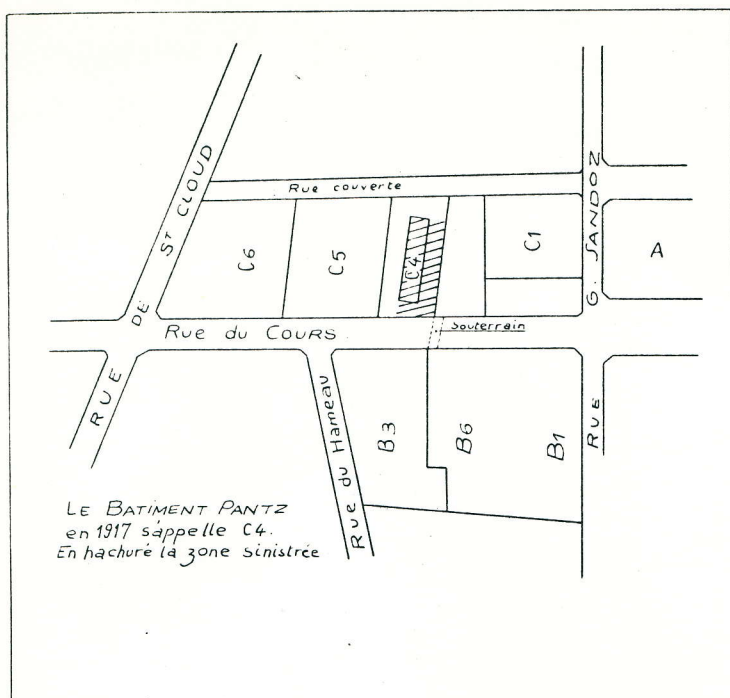
La nouvelle de la catastrophe se répandit comme une trainée de poudre. Tandis que le personnel de l'usine, le premier moment d'affolement passé, commençait à procéder aux recherches, des secours survenaient de tous côtés: d'abord les

(1) Quels beaux garçons!

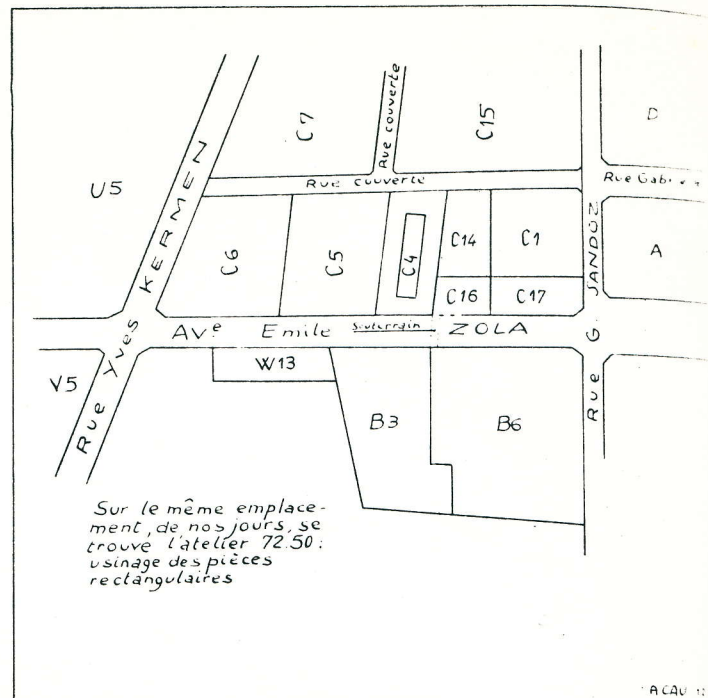
(2) Rue de Saint-Cloud aujourd'hui rue Yves-Kermen
Rue du Cours aujourd'hui avenue Emile-Zola

(3) Actuellement englobée dans les ateliers des forges

(4) « Le Matin » du 14 juin 1917



Plan du Bâtiment C 4 en 1917



Emplacement actuel du bâtiment C 4

troupes du dépôt de la section automobile militaire, puis les pompiers de Paris et ceux de Boulogne, enfin, des formations sanitaires avec leurs voitures d'ambulance.

Sous la direction du colonel Cordier et de l'état-major des pompiers de Paris, on s'efforçait de dégager les blessés qui, après un pansement sommaire, étaient transportés à l'hôpital Boucicaut ou aux Petits-Ménages. Dès les premières heures, M. Malvy, ministre de l'Intérieur, M. Hudelo, préfet de Police, M. Lescouve, procureur de la République, M. Moutin, directeur de la Police judiciaire, des officiers du ministère des Munitions et de nombreuses personnalités arrivaient sur les lieux.

A 14 heures on avait dégagé 10 morts et recensé une cinquantaine de blessés. Vers 16 heures 30, le président de la République, Raymond Poincaré, accompagné de M. Malvy et du général Dufarge venait s'incliner devant les corps des victimes.

A 17 heures, le nombre de cadavres retirés s'élevait à 19. A l'approche du soir, la direction de l'usine faisait installer des lampes à arc au-dessus des bâtiments pour permettre aux recherches de se poursuivre pendant la nuit.

Dans le courant de l'après-midi, le ministère de l'Armement transmettait à la presse un communiqué dans lequel il déclarait : « Ce matin une portion d'un bâtiment des établissements Renault s'est écroulée. Le déblaiement a été immédiatement organisé. Un assez grand nombre de blessés a été dirigé sur les hôpitaux,

on continue le déblaiement pour voir s'il n'y aurait pas sous les décombres des blessés ou des morts. On peut espérer que le nombre des blessés ne sera pas trop considérable ; un premier tassement s'étant produit avant l'écroulement, l'ordre avait été donné d'évacuer l'atelier ».

Pendant toute la nuit du mercredi à jeudi et sans interruption jusqu'au samedi le déblaiement et les recherches se poursuivirent. Si 19 cadavres avaient été retirés des décombres, 6 blessés étaient décédés à l'hôpital Boucicaut et aux Petits-Ménages, ce qui portait le nombre de victimes à 26. Parmi ces morts on comptait deux femmes et un enfant de 13 ans, Eugène Blary. Le nombre de blessés graves s'élevait à 35, quant aux blessés légers, ils ne purent jamais être dénombrés car la plupart avaient préféré rejoindre leur domicile.

*
* *

« Quand je me suis retrouvé à l'artillerie j'avais la tête couverte de sang. Là on m'a emmené à l'infirmerie. Il y avait beaucoup de blessés. Le chef infirmier qui connaissait mon père, m'a dit : « Mon petit t'en as pris un coup ». Après m'avoir examiné il m'a dit « on va t'emmener à l'hôpital ». En apprenant cela j'ai préféré me sauver. Je suis allé avenue Victor-Hugo où il y avait une clinique pour les accidents du travail, là où est maintenant sténo-école. L'infirmière m'a fait un pansement et quand je suis sorti j'avais la tête enveloppée, on aurait dit une momie. Mais je n'avais qu'une

hâte, retourner à l'usine pour retrouver mon père qui était à l'époque chef de l'atelier des schrapnels. Lui aussi était dans l'anxiété et mon chef d'équipe le voyant chercher partout lui avait dit « Ah ! M. Mathiot » et ils pensaient tous les deux que j'étais dessous. Quel soulagement quand on s'est retrouvé. »

Les obsèques

Le lundi 18 juin, des obsèques solennelles furent faites aux victimes. La veille les corps avaient été transférés à l'asile des vieillards, 52, rue des Abondances. A 9 heures, ils quittèrent l'asile pour l'église de Boulogne où la messe fut célébrée par le curé de Billancourt et l'absoute donnée par le chanoine Gérard, curé de Boulogne.

Une foule évaluée à plus de 30.000 personnes suivit le cortège funèbre qui se déroula de l'église de Boulogne au cimetière de Billancourt, par l'avenue de Strasbourg (5). Parmi les personnalités présentes on releva : les noms de M. Painlevé, ministre de la Guerre, des généraux Galopin, Dubail, Polachi, M. Raynaud, représentant le président de la République, M. Hudelo, préfet de Police, le chef de cabinet de M. Malvy, le représentant du préfet de la Seine, le maire de Boulogne, des délégués de la Chambre et du Sénat, Louis Renault et de nombreux chefs d'atelier. Toutes les usines de munitions et d'aviation de

(5) Auj. avenue Édouard-Vaillant

...ion avaient envoyé des délégués
superbes couronnes.

...entrée du cimetière des discours
ent prononcés par M. Lagneau,
de Boulogne, René Gallot,
gué par les ouvriers des usines,
sselle et Paul Guibourd, conseillers
raux et enfin par M. Painlevé qui
essa un suprême adieu à ces
mes, à ces femmes et à ces
ants qui « tous, ont été des sol-
is »

...quelques jours plus tard, dit Ray-
nd Mathiot, M. Renault a voulu
les blessés. Comme j'étais le
s jeune on m'a fait passer le
mier. Je me vois entrer dans son
eau. Il m'a dit : « Alors mon petit,
s-tu vraiment que c'est de ma
te ? » Je lui ai répondu : « Non,
Monsieur, c'est la fatalité ! ». Alors,
est retourné vers M. Bussonnais
était son financier, « donne... »
a-t-il dit, je ne sais combien il
a donné, mais c'était un gros
et. En rentrant à la maison j'ai
t à mon père : « Tu te rends compte
ce que M. Renault m'a donné ».
Mon père n'a rien répondu.

Une émotion considérable

La catastrophe avait provoqué une
émotion considérable. L'opinion, mal-
gré la guerre qui tuait chaque jour
tant d'hommes, n'acceptait pas qu'il
en fût de même à l'arrière surtout
quand les victimes étaient des femmes
et des enfants. La presse d'informa-
tion, malgré la censure, s'en était faite
écho. Tout le monde voulait que la
mière soit faite sur les responsabilités
encourues. A ses yeux, Louis Renault
était le responsable et sa culpabilité
ne faisait aucun doute. La Confédéra-
tion Générale du Travail publiait dans
« La Bataille » (6) une déclaration
dans laquelle elle constatait qu'...
« il apparaît sans conteste possible
que cet accident meurtrier est dû aux
surcharges imposées à un bâtiment
qui ne devait supporter qu'un poids
bien moindre, et à la mauvaise répar-
tion de ces charges.

...ressort essentiellement de ces faits
que s'il y avait eu de la part de la
direction de la maison Renault beau-
coup moins d'âpreté au gain, un peu
de prévoyance et un souci plus grand
des conditions d'hygiène nécessaires
indispensables aux conditions de tra-
vail normales des ouvriers et ouvrières,
la catastrophe eût été certainement

...estimait d'autre part que « l'af-
fection des bâtiments et leur dispo-
sition intérieure ne doivent pas être
laissés au seul arbitre des patrons,
souvent enclins à ne compter



Carte postale éditée après la catastrophe.

ACCIDENT DE L'USINE REN'AULT,
A BILLANCOURT, 13 JUIN 1917

qu'avec leurs intérêts particuliers et,
dans ce but, écartent toutes dépenses
nouvelles, même les plus utiles ».

Elle réclamait, en conséquence,
« qu'une enquête sérieuse soit faite
par les services responsables, pour
examiner la résistance des bâtiments
dans les usines de munitions, inter-
dire d'une façon absolue toute sur-
charge et remédier immédiatement à
la mauvaise répartition des ateliers
et que « des sanctions soient prises
et surtout prévues pour l'avenir ». (7)

De son côté Arthur Levasseur, député
socialiste du XV^e, annonçait son
intention d'interpeller le gouvernement
sur « les causes et les graves respon-
sabilités de la catastrophe ».

Le jeudi 14 juin, le Parquet avait
désigné M. Bourdeaux, juge d'ins-
truction, pour procéder à une enquête
sur les causes de l'accident. Le magis-
trat instructeur désignait immédiate-
ment comme experts MM. Balleyguier
et Didelot, et chargeait les docteurs
Dervieux et Socquet, médecins lég-
istes d'examiner les blessés. Ainsi
allait débiter une enquête dont les
conclusions ne seraient connues que
de nombreuses années plus tard.

L'interpellation du député Levasseur

La discussion de cette interpellation
eut lieu à la Chambre des députés au
cours de la séance du 13 juillet. Après
avoir donné les raisons (8) qui
avaient motivé sa demande, le député
Levasseur indique qu'il a pris « la
précaution de conduire une enquête
impartiale », il a obtenu tous les
renseignements venant de la direction
des usines et l'opinion des ouvriers. Il

a d'ailleurs constaté que les rensei-
gnements fournis de part et d'autre
concordaient parfaitement et que « les
causes sont définies d'une façon très
complète et très simple ».

A. Levasseur s'interroge donc pour
savoir comment l'accident s'est pro-
duit et comment on a pu le laisser se
produire. Il faut noter tout d'abord que
« c'est un hasard, presque miraculeux,
que tous (les ouvriers travaillant dans
le bâtiment - G.H.) n'aient pas été
victimes de la catastrophe ; leur salut
n'est dû qu'au sang-froid de quelques
chefs d'équipe et de quelques ouvriers
qui n'ont pas hésité, voyant le bâti-
ment fléchir, à quitter l'atelier sans
tenir compte de l'ordre donné d'y
rester ». « Au moment du fléchisse-
ment, en effet, il fut demandé par
téléphone, à la direction, ce qu'on
devait faire ; et la réponse fut qu'il
fallait attendre qu'on se soit rendu sur
les lieux pour examiner le danger ».
Pourtant les avertissements n'avaient
pas manqué. « Depuis deux ans, des
ouvriers avaient informé la direction
que des craquements significatifs se
produisaient dans le bâtiment. Au
mois de septembre 1916, on indiquait
également que des écrous d'une ferme

(6) Avant la guerre « La Bataille syndicaliste ». La
déclaration des organisations ouvrières devait
être publiée dans « La Bataille » du dimanche
17 juin mais les services de la censure s'y
étaient opposés. L'autorisation fut donnée le
lendemain et le texte parut dans le numéro du
lundi 18 juin.

(7) Texte signé :
J. Couvergou pour le Syndicat des métaux de la
Seine
Prost, pour l'Union des Mécaniciens de la Seine
A. Merheim, pour la Fédération des métaux
L. Jouhaux, pour la C.G.T.

(8) Son intervention était due à deux causes. D'abord
parce que le député Nortier (groupe de la Fédéra-
tion républicaine) qui représentait la circonscrip-
tion de St-Denis à laquelle Boulogne était rattachée,
avait été tué en 1914 ; ensuite parce qu'il habitait
un arrondissement limitrophe où résidaient 4 ou
5 000 ouvriers et ouvrières occupés aux usines
Renault.

du bâtiment avaient sauté et qu'on n'avait jamais fait les réparations nécessaires. On signalait aussi, à ce moment-là, qu'une traverse métallique était déformée, qu'il semblait bien que cette déformation venait d'un tassement du bâtiment et qu'une catastrophe pouvait se produire. Autre renseignement très important: les fondations de ces ateliers étaient notoirement insuffisantes, surtout qu'après qu'on eût surélevé le bâtiment sans les assujettir sérieusement.

Le patron des Usines Renault, que j'ai vu et qui m'a parlé avec la plus grande franchise, a confirmé tous ces renseignements. Pour me montrer qu'il n'avait personnellement aucune responsabilité, il m'a affirmé que, chaque fois qu'un avertissement lui avait été envoyé, il s'était empressé de faire venir l'entrepreneur constructeur des bâtiments, pour les faire inspecter par lui. Après chacune de ces inspections, des rapports, malheureusement verbaux, car on n'a pu me produire aucun rapport écrit, avaient été faits, garantissant l'absence de tout danger.

D'autre part « les bâtiments avaient des étages surchargés de matières trop lourdes pour leur solidité... On m'a dit que la surcharge dans les bâtiments peut provenir de ce que dans le travail de nuit on n'a pas la possibilité d'exercer une surveillance sur le personnel; le personnel ne se rendant pas compte de ce que peut supporter le plancher, a pu surcharger au cours de la nuit en dehors de la surveillance exercée habituellement et ainsi on a pu déterminer l'accident... Il est certain que si on a surchargé ou dans la nuit ou dans le jour, on a dû le faire avec l'autorisation des chefs de service; ou si les chefs de service n'ont pas donné cette autorisation, je demande simplement où ils se trouvaient et s'il est possible d'admettre que la surveillance du travail ne s'exerce pas aussi bien la nuit que le jour. On ne peut pas, quand même démentir cette allégation très significative, c'est qu'à l'Usine Renault on avait monté des machines pour la production du matériel lourd dans les étages, alors qu'on avait monté les machines pour la production du matériel léger dans le rez-de-chaussée ». Le député Levasseur indique ensuite qu'il a voulu consulter, en dehors de l'usine, des techniciens qui n'avaient aucun intérêt à soutenir une thèse plutôt qu'une autre. C'est ainsi qu'il a obtenu de l'un d'entre eux des renseignements intéressants.

« On objectera peut-être que la résistance avait été calculée pour que la bâtisse puisse supporter 1.200 kg au mètre carré. C'est, en effet, une indication portée dans les ateliers. C'est possible, mais chaque jour nous

voyons l'exemple de calculs, vrais en théorie, complètement faux en pratique. La première faute c'est d'avoir fait un magasin de pièces lourdes dans les étages supérieurs d'un bâtiment sans fondations... Ensuite, on a installé des machines qui, par leur trépidation, pouvaient amener la rupture des étages. Les vibrations sont pour beaucoup les causes de l'accident... La faute capitale est que le directeur n'ait pas eu l'idée, lors du premier craquement entendu par ceux qui occupaient l'atelier, de le faire évacuer... Quelques jours se sont écoulés entre les premiers craquements et le jour de la catastrophe, et rien cependant n'a été fait pour protéger les vies si précieuses de ceux qui contribuent chaque jour à l'augmentation de la production ». « Pour être impartial jusqu'au bout, je dois indiquer que M. Renault avait fait venir, quelques jours avant la catastrophe, un entrepreneur qui lui avait déclaré, après plusieurs enquêtes, qu'il n'y avait aucun danger. Pour qu'il n'y ait pas de confusion, il convient que je vous dise aussi qu'il ne s'agit pas là d'un de ces vices inhérents au ciment armé, qui surprend paraît-il tous les constructeurs; mais qu'il s'agit de constructions en fer et que la question du ciment armé doit être écartée, aucune surprise ne pouvant, dans ces conditions, subsister ». Mais le député Levasseur pense que la responsabilité de l'État est aussi engagée « puisque l'ouvrier qui se sent menacé n'a pas le droit de quitter l'atelier où il travaille, puisqu'il est réquisitionné et qu'on lui impose tel ou tel atelier; il n'a donc pas la possibilité de disposer de sa personne et, dans ces conditions, l'État doit le protéger d'une façon absolue ».

Pour conclure, il demande à ses collègues « de fixer d'une façon très nette et définitive la part de l'État et la part des usines dans les responsabilités et les sanctions pénales à appliquer à ceux qui sont coupables d'une telle catastrophe, qui constitue dans les conditions où elle s'est présentée un véritable assassinat... C'est l'imprévoyance qui l'a causée et on n'est jamais trop sévère envers ceux qui en sont responsables ».

Dans sa réponse Albert Thomas, ministre de l'Armement et des fabrications de guerre, tout en refusant le mot assassinat — « on pourrait, dit-il, employer un terme plus acceptable, en parlant d'homicide par imprudence », indique que c'est justement dans cette hypothèse qu'une instruction a été ouverte, une enquête judiciaire et des expertises commencées. En conséquence, c'est cette enquête qui établira dans quelle mesure la responsabilité du directeur des Usines Renault est engagée ou celle des

Les victimes

BLARY Eugène, Henri
13 ans - Apprenti
MORIN Isidore, Louis
16 ans - Journalier
ELBRACHT Armand
17 ans - Magasinier
JOLY René, Alfred
17 ans - Mécanicien
LE COMTE Camille
18 ans - Magasinier
PASQUIER Charles
19 ans - Employé
BOURDET Marie
21 ans - Ouvrière
BOULIS Tahar
22 ans - Journalier
LE MERER François
27 ans - Mécanicien
KUNZLI Rodolphe
28 ans - Ajusteur
ADOU Émile
32 ans - Mécanicien
LE GUEN Francis
32 ans - Mécanicien
MEUNIER Jules
32 ans - Mécanicien
LARDEUX Fernand
34 ans - Mécanicien
AUDEBERT Alexandre
37 ans - Ajusteur
COLLET Augustine
39 ans - Journalière
FREMY Émile
40 ans - Journalier
TRIPIER Charles
42 ans - Mécanicien
DERNONCOURT Émile
43 ans - Soldat
VACAVANT Albert
43 ans - Mécanicien
JOYEUX Léonard
50 ans - Mécanicien
BOUQUET François
59 ans - Puisatier
DESTRE Louis
64 ans - Serrurier
FISCHER Eugène
65 ans - Mécanicien
RIBREAU Louis, Pierre
67 ans - Mécanicien
JONNART Jean, Nicolas
67 ans - Mécanicien

entrepreneurs qui ont construit le bâtiment. En ce qui concerne les familles atteintes par la catastrophe le nécessaire a été fait par la maison Renault, tous les salaires seront payés jusqu'au premier versement de l'assurance et si les sommes payées sont insuffisantes, les compléments nécessaires seront versés par les établissements Renault. Quant à la responsabilité de l'État le ministre ne voit pas dans cette affaire, comment elle serait engagée.

Par contre, il y a lieu d'organiser un service qui permettrait de prévenir dans la mesure du possible, des catastrophes comme celle-là. Ce service

été créé depuis six mois et il a été étendu à étendre sa surveillance jusqu'à être appliquée à d'autres points essentiels, par exemple, la protection contre les attentats ou contre l'incendie et sa mission nouvelle est de veiller sur la sécurité offerte par les usines de guerre tous renseignements qui lui seraient fournis, en particulier par les délégués ouvriers, afin de permettre d'ouvrir les enquêtes techniques nécessaires.

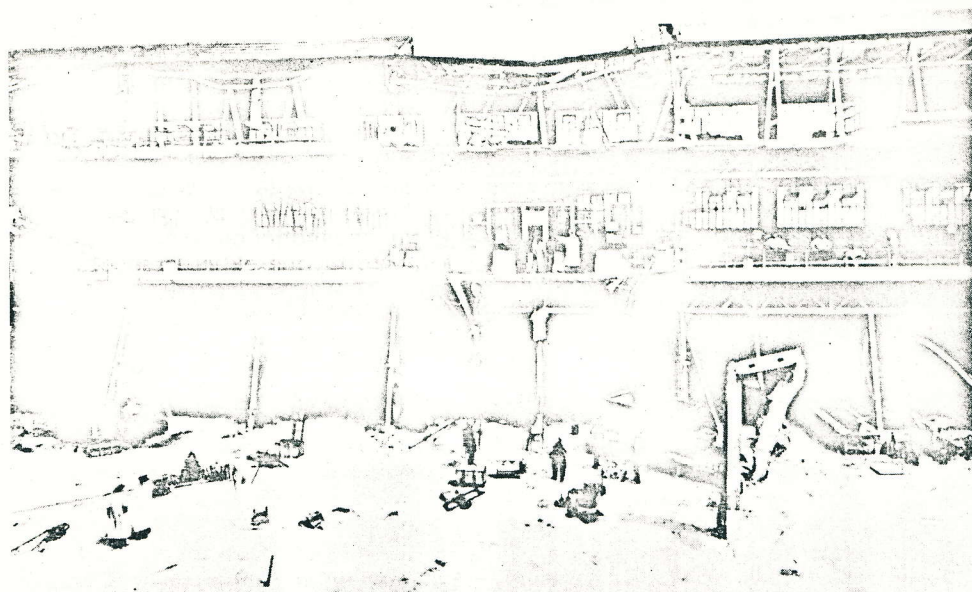
Prenant la parole, le député Levasseur indique qu'il ne déposera pas l'ordre du jour comme sanction de la discussion. Il retient seulement les déclarations du ministre qu'une enquête judiciaire est ouverte et qu'elle devra nécessairement aboutir à fixer les responsabilités, les causes de l'accident et à proposer les sanctions pénales. « Je crois, en effet, que si on frappe les coupables, les précautions redoubleront et qu'ainsi on évitera des accidents ». Par contre, il n'a pas été convaincu par ce qu'a dit le ministre en ce qui concerne la responsabilité de l'État. « La situation des ouvriers mobilisés n'est pas celle des ouvriers du temps de paix. Il y a des garanties nouvelles à leur donner du point de vue financier, étant donné les conditions dans lesquelles ils travaillent. L'État qui réquisitionne les ouvriers et les oblige à travailler à tel endroit plutôt qu'à tel autre, a, envers eux, des obligations particulières ». Pour conclure le député Levasseur précise que « si les sanctions ne sont pas suffisantes » il se réserve de reprendre la question pour demander à la Chambre de nouvelles sanctions « qui, sans doute, ne seront pas de même ordre, mais qui, en tout cas, permettront de faire réfléchir ».

Les responsabilités

Il appartenait donc à la justice de déterminer les responsabilités encourues. Deux parties se trouvaient en cause : l'ingénieur-constructeur Pantz et la direction des usines, chacune des deux rejetant sur l'autre les erreurs commises.

Les conclusions des premiers experts furent vivement combattues et deux nouvelles expertises furent ordonnées. Le 31 octobre 1929, après douze années de procédure, la cour d'Appel statua en dernier ressort.

Il avait en sa possession le rapport des derniers experts MM. Menot, Jeourné et Cellerier, daté du 14 avril 1927. Ces derniers relevaient des défauts dans le métal qui avait



Le bâtiment C4 après le déblaiement de la partie effondrée (collection Mathiot).

servi à la construction du bâtiment (le contrat imposait de l'acier de premier choix et convenable à l'usage auquel il était destiné, mais M. Pantz avait fourni non pas de l'acier, mais du fer commun hétérogène, à impuretés locales, ayant une certaine fragilité qui diminuait sa résistance aux trépidations et qui n'était même pas du fer industriel). Ils constataient des fautes dans les calculs (calcul des poutres, des rivets et des boulons d'attache), et enfin des surcharges réelles le jour de l'accident, notamment au deuxième étage.

Cependant, après avoir relevé ces différents aspects et « malgré tout leur désir et leurs tentatives d'entente ils ne purent se mettre d'accord et durent se résoudre à formuler des avis de minorité et majorité ».

Les experts de la minorité, d'accord en cela avec les trois premiers et les trois seconds experts, estimèrent que la responsabilité de l'accident incombait uniquement au constructeur qui, aux termes de ses conventions avec la maison Renault, l'avait acceptée sans restrictions.

Quant aux experts de la majorité ils estimaient : « que la responsabilité de la maison Pantz doit être considérée comme engagée par suite de la construction de l'édifice fait contrairement aux règles de l'art, que la maison Renault a, de son côté, encouru une certaine part de responsabilité en surchargeant, de façon continue, certaines parties de la charpente par de lourds casiers, au point d'y déterminer des dépassements sensibles du travail du métal, et ce, sans avoir fait préalablement procéder à des vérifications expérimentales que l'intensité du travail de guerre aurait dû conseiller. »

Après une longue délibération les juges, estimant que les faits étaient imputables aux circonstances, prononcèrent la relaxe des deux parties. Quant aux familles des victimes elles avaient obtenu les réparations auxquelles leur donnaient droit les obligations imposées par la loi en matière d'accident du travail. Ainsi prit fin une affaire qui, en son temps, avait soulevé une si légitime émotion.

Un pan de mur et quelques tombes

Le temps et l'oubli ont passé. Du bâtiment sinistré il y a cinquante-quatre ans il ne reste plus qu'un pan de mur noirci devant lequel, chaque jour, défilent des milliers de personnes qui ne peuvent soupçonner le drame qu'il a vécu.

Et, si un jour vos pas vous conduisent au cimetière de Billancourt, prenez l'allée centrale jusqu'à l'endroit marqué « 6^e division ». Là, à main droite vous y trouverez quelques pierres tombales toutes grises et comme abandonnées. Parmi elles peut-être trouverez-vous celle sous laquelle repose Eugène Blary...

Gilbert Hatry

Elisabeth Hausser : Paris au jour le jour (Les Éditions de Minuit - 1968)
Journal officiel (Séance des débats parlementaires du 13 juillet 1917)
Journaux : « Le Matin », « Le Petit Journal », « La Bataille » (du 13 au 19 juin 1917)
Dossier Pantz (Archives R.N.U.R.)
Témoignage de Raymond Mathiot
État civil de Boulogne et de Paris 15^e
Registre du cimetière de Billancourt et de l'asile des Vieillards (recherches par C. Alexandre)
Photographies Archives R.N.U.R. et R. Mathiot
Carte R. Cau
Affaire Pantz - rapport des experts - 29 avril 1927