



Joseph DOYEN

Joseph DOYEN

Ingénieur en chef,

Inspecteur de direction des chemins de fer de l'État belge,

Rapporteur à la sixième session (Paris, 1900) du Congrès des chemins de fer.

Un grand nombre de ceux qui liront ces lignes ont connu cette intéressante figure d'homme heureux, qui passait dans la vie gai et bienveillant, qui semblait taillé pour défier les années et que la maladie, brutale, imprévue, est venue terrasser à l'âge de 57 ans; et tous ceux-là seront douloureusement émus de cette fin prématurée qui enlève, au monde des chemins de fer, une personnalité si remarquable.

Mais ceux qu'il a aimés, ceux qui ont vécu dans son intimité et ont pu apprécier non seulement la hauteur de vues de l'ingénieur, mais aussi la bonté, le cœur et la valeur morale de l'homme, ressentent plus cruellement encore la perte irréparable qu'ils ont faite et le vide qu'il laisse derrière lui : car si l'homme qui les quitte était un ingénieur éminent, il était encore un caractère noble et désintéressé.

Joseph Doyen est né à Roloux, village de la Hesbaye où les premières années de sa vie se sont écoulées dans les champs, au contact intime de la nature qu'il apprit ainsi à aimer et pour laquelle il conserva toujours un véritable culte. Mais dans ce campagnard il y avait l'étoffe d'un homme d'élite. Élève remarquable à l'athénée de Liège, il complète ses études moyennes en passant deux ans à l'université de Bonn. Revenu dans son pays natal, il fait de brillantes études à l'école des mines de Liège, puis entre au service de l'État où il débute, en 1881, comme sous-ingénieur dirigeant l'atelier des locomotives de Charleroi.

Il se distingue dans ces fonctions délicates et, solidement préparé par une éducation pratique de cinq années aux choses de chemins de fer, il est appelé en 1886 à la Direction de la traction et

du matériel, qu'il ne quittera plus désormais. Attaché d'abord au bureau technique du matériel des transports, il prend en 1892 la direction de ce service et la conserve jusqu'en 1900, époque à laquelle l'administration le charge plus spécialement de l'étude des problèmes si complexes relatifs au freinage des trains. Il est inutile de s'étendre sur la compétence qu'il acquit rapidement dans la solution de ceux-ci. Ses publications, connues des lecteurs du *Bulletin du Congrès des chemins de fer*, montrent l'ingéniosité et la hardiesse de ses vues en cette matière dans laquelle il finit par acquérir une autorité mondiale.

Rapporteur de la question XVII : « Freins et attelages des voitures et des wagons » à la sixième session du Congrès des chemins de fer (Paris, 1900), il se fit remarquer par la clarté et la lucidité de ses vues dans ses exposés et dans la discussion.

Délégué à la Conférence pour l'unité technique du matériel tenue à Berne en 1907, il y fut l'initiateur d'une entente internationale pour le freinage des trains de marchandises et, en 1909, il représentait l'État belge au sein de la commission chargée d'élaborer un programme d'essais et de fixer les conditions auxquelles devrait satisfaire un frein continu pour être admis, en service international, au freinage des trains de marchandises.

Tous les spécialistes se rappellent le rôle important qu'il joua dans cette commission dont les travaux aboutirent à la rédaction du « Programme de Berne » accepté aujourd'hui par la plupart des chemins de fer du continent

européen comme représentant les conditions que devront remplir le ou les freins à utiliser en service international.

Au mois de septembre dernier, Doyen assistait, à Vienne, à la première session de cette réunion internationale et, bien que déjà fort souffrant, il intervenait dans la discussion avec sa clarté d'esprit habituelle. Les collègues et les amis qui l'entouraient ne se doutaient guère à ce moment que les douleurs contre lesquelles il luttait et que l'on attribuait à une atteinte de rhumatisme, fussent le prélude du mal qui devait l'emporter.

Cependant Doyen n'était pas homme à circonscrire son activité dans l'étude d'une question unique quelque importante que fût celle-ci. Depuis plus de dix ans il s'était attaché à l'étude des questions dynamométriques qu'il poursuivait avec sa ténacité ordinaire.

Convaincu de la fécondité du principe appliqué, dans son dynamomètre d'inertie, par Desdouits, avec lequel il avait eu la bonne fortune de travailler, il professait pour ce grand ingénieur une admiration passionnée et s'était donné la tâche de tirer d'un injuste oubli sa mémoire et ses beaux travaux. Et comme, chez Doyen, l'ingénieur habile et le théoricien remarquable étaient doublés d'un inventeur judicieux, il parvint, après de longues recherches, à appliquer le pendule à la détermination graphique du travail des forces accélératrices. Le résultat de ces recherches fut son « ergomètre d'inertie » dans lequel le pendule de Desdouits est combiné avec le principe de l'intégraphe d'Abdank-Abakanowicz.

Cet appareil ingénieux a fait l'objet de plusieurs notes dans le *Bulletin du Congrès des chemins de fer*. Il marque un progrès notable dans les procédés d'investigation dont on dispose pour ce genre de recherches et a permis à son auteur de formuler les bases d'une méthode d'essai de la locomotive en marche qui a été fort appréciée. L'ergomètre, comme instrument de mesure du travail des forces accélératrices, a déjà été appliqué par plusieurs chemins de fer et notamment par l'État italien, l'État bavarois et la Compagnie d'Orléans.

Ajoutons encore que l'intervention judicieuse de Doyen se retrouve dans toutes les questions relatives aux études de matériel des transports et nous ne serons contredits par personne en disant que sa haute valeur scientifique et son clair jugement manqueront souvent à l'administration qui le perd !

Cet ingénieur brillant était l'homme le plus bienveillant, le plus droit et le plus loyal. Volontairement et systématiquement optimiste, enthousiaste, parfois jusqu'à la naïveté, il vivait dans un rêve de justice et de fraternité. Heureux de vivre il ne voulait regarder de la vie que ce qu'elle contient de bon et de généreux et jamais il n'arrêtait longtemps sa pensée sur ce qui blessait son idéal. Il venait, peu de temps avant sa mort, d'être élu président de l'Union amicale de science et d'agrément qui groupe tous les ingénieurs des chemins de fer de l'État et c'était là une consécration de sa popularité parmi ses pairs. Mais il aimait surtout les petits et les humbles auxquels il prodiguait,

sans compter, son appui et ses conseils avec une bonhomie et une simplicité qui faisaient d'eux des amis.

Dans le cortège de ceux qui le conduisaient à sa dernière demeure nous avons entendu un agent de l'administration dire tristement : « C'est un père que nous perdons ! » Cette exclamation naïve n'est-elle point l'expression touchante de l'affection qu'il avait su inspirer à ceux qu'il était appelé à commander !

Tous ceux qui l'ont connu garderont de lui le souvenir d'un savant technicien et d'un caractère élevé : mais ses amis et ses collaborateurs se rappelleront aussi le guide sûr et dévoué, « le grand camarade » dont l'appui ne leur a jamais fait défaut.

Deux discours ont été prononcés à la maison mortuaire : l'un, au nom de l'administration des chemins de fer de l'État belge, par M^r l'inspecteur général Robinson ; l'autre, au nom de l'Association des ingénieurs sortis de l'école des mines annexée à l'université de Liège, par M^r Ernest Gerard, président de la section de Bruxelles de cette Association.

Discours de M^r Robinson.

MESSIEURS,

C'est en remplacement de M^r l'administrateur Flamme, empêché par suite de maladie, qu'il m'incombe de rendre, au nom de l'administration des chemins de fer de l'État, un suprême hommage à l'ingénieur éminent qui vient de nous être si brusquement ravi.

Joseph Doyen, après avoir obtenu à l'université de Liège le diplôme d'ingénieur honoraire des mines, est entré au service du chemin de fer le 7 avril 1881, en qualité de sous-ingénieur.

Il fut promu au grade d'ingénieur le 31 décembre 1884, à celui d'ingénieur principal le 30 avril 1900 et devint ingénieur en chef-inspecteur de direction le 30 décembre 1910.

Il a débuté à l'atelier de Charleroi qu'il dirigea pendant cinq ans.

La façon remarquable dont il s'acquitta de ces fonctions, lui valut d'être appelé, en 1886, à l'administration centrale, où il fut attaché au bureau technique du matériel de transport.

En 1892, il prenait la direction de cet important service et la conservait jusqu'au moment où, en 1900, il recevait la mission de collaborer tout spécialement à la solution de problèmes complexes relatifs au freinage des trains.

Enfin, il venait d'être désigné dans le courant de la présente année pour être placé en qualité d'ingénieur en chef, à la tête du service s'occupant, à la Direction de la traction et du matériel, de la construction et de la grande réparation des voitures et des wagons, lorsque la maladie eut raison de sa forte constitution et de son ardeur au travail.

Joseph Doyen a brillé dans toutes les fonctions qui lui ont été confiées.

Doué de connaissances scientifiques solides et étendues, d'un esprit d'observation toujours en éveil et d'un coup d'œil prompt et sûr, il suggérait pour ainsi dire, dès ses débuts, d'heureuses innovations dans l'outillage des ateliers.

Plus tard, il collabora activement au perfectionnement de notre matériel de transport.

Il n'est pas de type de matériel mis en service de 1892 à 1906 qui ne témoigne de sa grande valeur technique et de son sens pratique de la construction.

Non moins importante a été sa collaboration dans l'organisation des essais de traction et l'étude des systèmes de frein.

Délégué au Congrès des chemins de fer réuni à Paris en 1900, il produisit un rapport des plus remarquables sur la question du freinage en général.

Il contribua pour une large part à doter le chemin de fer de l'État belge d'un wagon-dynamomètre pourvu des appareils de mesure les plus modernes, auxquels il ajouta l'ergomètre d'inertie, conçu par lui et que les administrations étrangères ont mis à profit par la suite.

Qui ne se souvient, parmi les spécialistes, des études si intéressantes qu'il a publiées, celle notamment ayant pour sujet une méthode belge d'essai des locomotives en cours de route?

Il fut enfin l'un des promoteurs de la Commission internationale de Berne pour la recherche d'un frein continu applicable aux trains de marchandises. Cette commission, composée de délégués de tous les États affiliés à la Conférence pour l'unité technique du matériel, le choisit comme rapporteur en langue française, confirmant ainsi la notoriété européenne dont jouissent ses travaux.

S. M. le Roi, voulant reconnaître ses bons services, l'a nommé officier de l'Ordre de Léopold. Il a reçu aussi la médaille civique, la médaille commémorative du règne de Léopold II et la décoration d'officier de l'Ordre de Saint-Alexandre de Bulgarie.

Les qualités du cœur s'unissaient chez lui à celles de l'esprit.

Sa grande droiture, l'aménité de son caractère lui avaient acquis l'affection de tous ceux qui l'ont approché dans la vie administrative.

Puisse l'émotion profonde causée par sa mort inattendue, adoucir la douleur de sa compagne cruellement éprouvée!

Joseph Doyen, malgré le sort impitoyable qui termine prématurément votre carrière, vous avez accompli une grande tâche.

Votre souvenir restera honoré parmi nous, comme celui d'un collègue digne de tous nos regrets.

Adieu Doyen, adieu!

Discours de Mr Ernest Gerard.

MESSIEURS,

La mort frappe à coups redoublés parmi les membres de l'Association des ingénieurs sortis de l'école de Liège.

En ces derniers temps, c'est la section de Bruxelles qui fut surtout éprouvée.

Joseph Doyen, né à Roloux, province de Liège, ingénieur honoraire des mines de la promotion de 1880, fut l'un des membres les plus distingués de notre union. L'un de ses collègues de l'administration des chemins de fer nous a retracé sa belle carrière, ses travaux, ses recherches, les services qu'il a rendus, les améliorations au matériel dont il est l'auteur.

Vous avez vu par là, comment un homme animé, dans l'accomplissement de sa tâche, d'un haut esprit scientifique, en arrive à secouer le joug routinier que l'on accuse les administrations publiques de subir, et à réaliser de sérieux progrès dans la technique et ses applications.

Bon théoricien, inventeur heureux et pra-

ticien habile, Joseph Doyen a bien mérité de l'État et de la grande industrie des transports.

Son esprit ingénieux, ses connaissances et ses aptitudes spéciales, avaient attiré sur lui l'attention des gérants d'une société fondée pour mettre en valeur certaines innovations ayant trait à la sécurité des voies ferrées. Mais, après avoir essayé de cette vie d'homme d'affaires, il y renonça bientôt, pour reprendre à l'État belge les occupations d'ordre expérimental qui le captivaient. L'autorité supérieure se félicitait déjà de lui avoir laissé la faculté de reprendre ses fonctions, pour le charger, avec d'autres ingénieurs d'élite, de l'exécution d'un copieux programme d'essais ; déjà il se réjouissait de redevenir, si je puis ainsi m'exprimer, l'âme du fonctionnement de ce wagon-dynamomètre si savamment agencé, et qui lui était si cher, lorsque, brusquement, la maladie l'immobilisa pour trop tôt l'enlever aux siens, à l'État, à l'association, pour laquelle il fut un honneur, et spécialement à l'affection des camarades de la section de Bruxelles.

En leur nom, mon cher Doyen, adieu !
