



Une dynastie de CHEMINOTS

Une œuvre de
J. DELMELLE

J'ignore si l'administration est en possession des éléments lui permettant d'établir éventuellement la liste de tous les cheminots qui sont tombés au champ d'honneur du travail. Quoi qu'il en soit, il est certain que le martyrologe ferroviaire comporte quantité de noms : 21 pour les cinq premières années d'exploitation — 21 morts ou blessés graves — et Dieu sait combien pour les suivantes ! En 1838, lors de la construction de la voie ferrée de Liège à Verviers, un manœuvre est atteint par un bloc de rocher projeté par l'éclatement inopiné d'une mine. Le thorax défoncé, il est tué sur le coup. Un siècle plus tard, deux hommes trouvent la mort dans la catastrophe du pont du Val-Benoît : le machiniste François Crespin, d'Angleur, qui conduisait une locomotive haut le pied, et le chauffeur Joseph Debras, de Jupille, en service sur le train de Luxembourg. Le chef garde de ce dernier convoi, Gaston Pada, devait être, quant à lui, grièvement blessé. Un violent orage ayant éclaté au-dessus de la région liégeoise, le double pont métallique du Val-Benoît, touché par la foudre, se disloqua et s'effondra brusquement alors que les deux locomotives, l'une venant des Guillemins, l'autre se dirigeant vers cette gare, y circulent. Entre les deux accidents mortels que je viens d'évoquer — 1838 et 1939 — et après, combien y en a-t-il eu ? Combien de cheminots sont morts à leur poste, au service de la communauté ? Ils avaient une femme, des enfants. Ils les chérissaient.

Le manœuvre de 1838, François Crespin et Joseph Debras sont morts à la tâche, en soldats, en héros. En héros, oui, mais que l'on pourrait qualifier d'involontaires ! Les circonstances ont décidé pour eux. Combien d'autres sont morts par fraternité, par idéal altruiste ? Combien d'autres sont morts pour sauver d'autres vies, sans songer à sauver d'abord la leur ? Saint-Exupéry, dans un de ses livres, écrivait : « *La grandeur de ma civilisation, c'est que cent mineurs s'y doivent de risquer leur vie pour le sauvetage d'un seul mineur enseveli* ». L'héroïsme collectif, l'héroïsme grégaire des mineurs est admirable. Celui du cheminot, accompli dans la solitude et sans le stimulant du coude-à-coude, ne fait-il pas encore plus honneur à l'homme et à l'humanité ?

Le 19 mai 1903, deux wagons-réservoirs, remplis de naphte, prennent soudainement feu en gare de Bruxelles-Ouest. Il est dix heures du soir. Tout le ciel de la capitale est embrasé. Les deux wagons risquent d'exploser d'un moment à l'autre et, en explosant, de ruiner tout un quartier, de causer de nombreuses pertes de vies humaines. Que voit-on alors ? Tout à coup, une petite locomotive s'avance vers les wagons. Elle est conduite par un simple faisant fonction chef manœuvre, Jean Van Vaerenberg. La locomotive s'arrête tout contre les wagons. Van Vaerenberg en descend, va au-devant du brasier, accroche les wagons à la machine, remonte en hâte sur celle-ci et remorque les réservoirs roulants vers une voie de garage, loin des habitations. Sa périlleuse action accomplie, il saute de sa machine. Ses vêtements sont en flammes. Le malheureux s'éloigne en courant. Bientôt, il tombe. Il est grièvement brûlé. Grâce à lui, une catastrophe vient d'être évitée. Il meurt le lendemain, dans d'horribles souffrances, laissant une femme et deux enfants.

Voulez-vous que je raconte une autre histoire ? Elle remonte à douze ou quinze ans. La voici, telle qu'on me l'a narrée.

Le coup de sifflet du chef de gare ne fit pas sursauter le machiniste. Comment celui-ci aurait-il pu prévoir que cet aigre coup de sifflet venait de déclencher l'implacable mécanisme du destin ? Fernand Lassence manœuvra les manettes, et l'autorail qu'il conduisait quitta lentement la petite gare de Meix-devant-Virton pour s'enfoncer dans la nuit. Dans la campagne gaumaise ne brillaient que quelques lumières, ici et là. Tout était calme. C'était le dernier voyage avant de rentrer

à la maison. L'autorail, déjà, avait pris de la vitesse. Il avait amorcé la côte. Fernand observait les rails parallèles qui, dans la perspective, se rapprochaient jusqu'à se confondre en un seul petit trait à peine visible. Là-bas, au sommet de la côte, un feu rouge venait d'apparaître brusquement. Un signal ? « Non, se dit Fernand, il n'y a pas de signal à cet endroit. Peut-être est-ce un garde ? On est peut-être occupé à travailler à la voie ! On ne m'a rien dit ! » Le feu rouge se rapprochait, grossissait. Pas de doute : un train ou une rame de wagons dévalait la côte, roulant probablement à la dérive. Fernand pensa : « Train. Voie unique. Tamponnement inévitable. Me sauver ? Sauver les autres ? Il faut sauver les autres ! » Et sa main pressa aussitôt la commande de la marche arrière et poussa le levier qui détermine l'ouverture des quatre portières automatiques. Alors, se retournant vers les passagers, il cria : « Sautez de la voiture. Nous allons être tamponnés. Dépêchez-vous ! Dépêchez-vous ! » Le bolide gagnait du terrain. Bientôt, très bientôt, la rame de wagons viendrait heurter sauvagement l'autorail, le catapultant hors des rails, le renversant, l'éventrant. Fernand cria encore à l'intention des voyageurs : « Dépêchez-vous ! Dépêchez-vous ! Sautez, sautez donc ! C'est votre seule chance ! » Deux personnes venaient de sauter. Elles avaient à peine touché le sol que le choc se produisit, extrêmement violent, faisant dérailler l'autorail et le broyant comme un jouet. Fernand Lassence fut tué sur le coup. L'autorail avait été tamponné par une rame de 21 wagons libérés à la suite d'une rupture d'attelage entre deux wagons faisant partie d'un train de marchandises venant de Latour.

On pourrait citer d'autres exemples de sang-froid, de dévouement, d'héroïsme. L'histoire du machiniste Fernand Lassence est convaincante. Cet autre récit illustre encore le sentiment très élevé du devoir que possèdent, dans l'ensemble, les cheminots.

Le vendredi 24 janvier 1947, à 14 h. 30, une rame de trois wagons, poussée par la locomotive 81575, reculait sur la voie de raccordement « Moutery » vers la gare de Luythagen. La rame était accompagnée par le faisant fonction sous-chef de gare de Luythagen, Demolie, responsable de la manœuvre, et par le manœuvre de gare Albert Leenaerts. Après la fermeture de la clôture du raccordement, Demolie et Leenaerts se dirigeaient vers l'avenue de la Gare, située à 100 mètres du raccordement, pour arrêter le trafic routier en prévision de l'arrivée imminente des trois wagons. Il y avait là, en effet, un passage à niveau non gardé. Demolie se plaça du côté sud et Leenaerts du côté nord de la voie. Sur commande du faisant fonction sous-chef de gare, la rame avançait au pas d'homme et approchait du passage à niveau. A ce moment, un autobus venant de Lierre apparut au détour de la route, à environ 300 mètres de l'endroit où s'était posté le chef de la manœuvre. Demolie, voyant le véhicule approcher, agita son drapeau rouge, mais, malgré les signes qui lui étaient faits, le chauffeur ne crut pas devoir stopper. Il ralentit seulement son allure, puis, estimant qu'il avait encore le temps de passer avant l'arrivée des wagons, poussa sur l'accélérateur. L'autobus allait infailliblement être tamponné. Voyant le danger — l'autobus était rempli de voyageurs —, Leenaerts se précipita vers la tête de la rame pour ouvrir le robinet à air du Westinghouse du premier wagon. Il en résulta un brusque ralentissement de la marche du convoi, qui heurta cependant l'autobus, mais avec une moindre violence. Par sa manœuvre audacieuse et toute de dévouement, Leenaerts avait évité une catastrophe. Les occupants de l'autobus, y compris l'imprudent chauffeur, s'en tirèrent sans une égratignure, mais, par contre, Leenaerts, n'ayant pu se dégager à temps de sa position dangereuse, demeura coincé entre le premier wagon de la rame et la paroi latérale de l'autobus. On parvint, non sans peine, à

le retirer. Une ambulance, aussitôt requise, le conduisit dans une clinique anversoise, où le médecin constata qu'il était atteint d'une fracture multiple du bassin. Le soir même, à 19 h. 30, Leenaerts rendait le dernier soupir. Son action courageuse avait sauvé une quarantaine de vies humaines...

Jean Van Vaerenberg, Fernand Lassence, Albert Leenaerts ! Ce ne sont là que trois noms du martyrologe ferroviaire. La force d'agir comme ils l'ont fait, ils l'ont trouvée en eux, à la racine même de leur être, dans leur conscience et leur fidélité au devoir. Ils avaient, du travail, cet honneur maintenu jusqu'à ses plus extrêmes exigences. Peut-être l'ignoraient-ils eux-mêmes, ayant moins le souci de réfléchir aux conséquences de leurs actes que de les accomplir totalement, quelles que soient les conséquences éventuelles de leur attitude. Ils obéissaient à une tradition inscrite en eux, à une tradition de métier, à une tradition « cheminote »...

VII. — JOSEPH BARBEAUX ET LES PREMIERS POSEURS DE RAIL

« J'ai lu jadis, me dit un jour l' vi Marcel, dans une revue d'économie industrielle, un article consacré au développement du chemin de fer. Le mérite de l'extension du réseau est tellement partagé, faisait remarquer l'auteur, qu'il ne faut pas commettre l'injustice de mettre en relief telle figure de pionnier plutôt que telle autre ou que toutes les autres. Pour arriver au résultat que nous connaissons aujourd'hui, des centaines et des milliers de bonnes volontés se sont relayées, conjuguant, additionnant, accumulant leurs efforts, leurs idées, leur science, leur ténacité, leurs espérances, leur vigueur musculaire. Mon arrière-grand-père Augustin Barbeaux participa à l'œuvre commune en qualité de chauffeur. Entré au chemin de fer en 1852, mon grand-père, après avoir rempli les fonctions de manœuvre pendant une quinzaine d'années, devait y terminer sa carrière en 1886 comme chef manœuvre. Il se prénommaient Joseph. Je ne l'ai pas connu ; il est mort alors que j'avais à peine trois ans. C'était un homme extraordinaire, possédant une force exceptionnelle. Grand — il devait avoir au moins 1 mètre 80 de hauteur —, corpulent, il soulevait, avec une surprenante aisance, des poids très considérables. Mon père se plaisait à raconter qu'il l'avait vu transporter à bras levés, sur une distance de plusieurs centaines de mètres, une charge dépassant les 100 kilos. Et il disait alors, plein d'admiration, qu'il était « fort comme un arbre ! »

Il était fort comme un arbre, et, en pensant à lui et à ses collègues, l' vi Marcel, qui a des lettres, évoque parfois les géants de l'antiquité qui, pour ouvrir à Sémiramis l'accès d'Éctabane, éventrèrent les rochers, écartèrent les montagnes et firent disparaître, en les remplissant de terre, toutes les cavités du sol. C'est peut-être à la route qu'il tracèrent ainsi à travers tous les obstacles que le prophète Isaïe fait allusion dans ses écrits : *Préparez la voie pour le Seigneur ; toutes les vallées seront comblées, toutes les montagnes et les collines seront abaissées ; les chemins tordus seront redressés ; ceux qui étaient raboteux seront aplanis, et la gloire du Seigneur se manifestera !* Quoi qu'il en soit, les paroles d'Isaïe pourraient être mises en exergue à la carrière, toute de rude labeur, de Joseph Barbeaux !

Qu'est-ce qu'un manœuvre ? En ce temps-là, c'était un homme de peine auquel étaient confiés les travaux les plus divers et, souvent, les plus pénibles, les plus harassants. Un manœuvre pouvait être appelé à faire le terrassier, le mineur, le carrier, le débardeur, le charretier, le poseur, que sais-je encore ?

Lorsque Joseph Barbeaux entra aux chemins de fer, le réseau était en incessante et constante expansion. On n'attendait pas qu'une ligne soit achevée pour en entreprendre une nouvelle. Quelques années auparavant, on était parti du zéro absolu. La première expérience ayant été concluante, on avait poussé les travaux. L'intérêt économique du pays exigeait qu'ils soient menés avec vigueur et célérité.

La première expérience ! En fait, cette ligne Bruxelles-Malines n'avait pas exigé de travaux extraordinaires ni d'œuvres d'art vraiment importantes. Elle traversait un pays remarquablement plat. En août 1872, un voyageur de troisième classe, qui se nommait Paul Verlaine, l'évoquait :

*Les wagons filent en silence
Parmi ces sites apaisés.
Dormez, les vaches ! Reposez,
Doux taureaux de la plaine immense,
Sous vos cieux à peine irisés !*

*Le train glisse sans un murmure,
Chaque wagon est un salon
Où l'on cause bas et d'où l'on
Aime à loisir cette nature
Fait à souhait pour Fénelon...*

Les lignes suivantes présentèrent de plus grandes difficultés de construction. En 1838, empruntant la vallée de la Vesdre pour atteindre la Prusse, Victor Hugo avait été frappé par l'intense activité régnant entre Chaudfontaine et Verviers... Les ouvriers s'affairaient, creusant des tranchées profondes et comblant les dépressions du terrain, préparant l'établissement d'une nouvelle voie ferrée. Ses impressions, l'illustre voyageur les avait résumées de la sorte : *Le chemin de fer qui traverse toute la Belgique d'Anvers à Liège et qui veut aller jusqu'à Verviers va trouver ces collines et couper ces vallées. Ce chemin, colossale entreprise, percera la montagne douze ou quinze fois. A chaque pas, on rencontre des terrassements, des ébauches de ponts et de viaducs ; ou bien on voit, au bas d'une immense paroi de roche, vivre une petite fourmière noire occupée à creuser un petit trou. Ces fourmis font une œuvre de géants. Par instants, dans les endroits où ces trous sont déjà larges et profonds, une haleine épaisse et un bruit rauque en sortent tout à coup. On dirait que la montagne violée crie par cette bouche ouverte. C'est la mine qui joue dans la galerie. Puis la diligence s'arrête brusquement, les ouvriers qui piochaient sur un terrassement voisin s'enfuient dans toutes les directions, un tonnerre éclate, répété par l'écho grossissant de la colline, des quartiers de roches jaillissent d'un coin du paysage et vont éclabousser la plaine de toutes parts. C'est la mine qui joue à ciel ouvert...*

Victor Hugo nous donne une excellente idée des difficultés de tous genres auxquelles se heurtent fatalement les constructeurs d'une ligne de chemin de fer. Une route ordinaire passe le plus souvent à côté de l'obstacle, le contourne et fait, au besoin, un détour de quelques kilomètres. Elle multiplie éventuellement les sinuosités, les lacets. Elle descend dans la vallée, en sort. Elle ne va pas droit devant elle. Une ligne de chemin de fer, par contre, évite les courbes, dans toute la mesure du possible, et affectionne l'horizontale. Bien sûr, ce n'est pas toujours possible. Une ligne qui franchit des bassins fluviaux doit presque nécessairement passer des vallées sur les hauteurs. Dans ce cas, il est indispensable de diviser la ligne en sections horizontales et en plans inclinés ou rampes. La pente ne peut jamais dépasser une certaine valeur limite. Pour maintenir la ligne sur un plan aussi proche que possible de l'horizontale, on a recours à divers moyens : déblais, remblais, tunnels, ponts, viaducs. Le voyageur, rapidement entraîné par la traction vapeur, se rend-il compte de la somme inouïe d'efforts qu'il a fallu pour la seule construction de la ligne qui lui permet de se rendre d'une ville dans une autre ? Depuis les savants et compliqués calculs des ingénieurs et le tracé du parcours jusqu'à la pose des rails, que d'opérations, que de travaux de toutes sortes se sont succédés ! Ces fourmis font une œuvre de géants, notait, avec justesse, Victor Hugo. Joseph Barbeaux fut l'une de ces minuscules fourmis.

(A suivre.)

« LE RAIL » remercie...

... tous ceux qui lui ont permis, au prix d'un travail supplémentaire, de contrôler et de mettre à jour la liste de ses abonnés.