

NOTICE NÉCROLOGIQUE

SUR M. A. BELPAIRE,

ADMINISTRATEUR DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE DU CONGRÈS DES CHEMINS DE FER.

La mort vient de frapper M. A. BELPAIRE, Administrateur des Chemins de fer de l'État Belge et Président de la Commission internationale du Congrès des Chemins de fer. Nous reproduisons la notice nécrologique publiée par la Commission internationale du Congrès des Chemins de fer, ainsi que le discours prononcé sur sa tombe par M. Dubois, Administrateur des Chemins de fer de l'État Belge et Vice-Président de la Commission internationale.

NOTICE NÉCROLOGIQUE.

La Commission internationale vient d'être cruellement frappée par la perte de son président, M. Belpaire, qui avait succédé, en 1891, à M. Fassiaux.

Si celui-ci a été l'initiateur, l'apôtre du Congrès, le premier a, dès l'origine, donné à l'institution son véritable caractère et a été l'inspirateur de tous ses travaux techniques.

En ce qui concerne particulièrement la section de la traction et du matériel, il a plus que personne contribué à donner aux débats leur vif éclat. Avec ce respect pour toute conviction sincère qui était l'un des côtés saillants de son caractère, il s'appliqua dès le début, à établir la liberté de la discussion qui produisit des résultats si féconds. Il permit, en effet, aux ingénieurs de son service de développer des opinions contraires aux errements adoptés.

Nous citerons, comme exemple de son indépendance d'idées, son attitude à propos d'une question qui peut être considérée comme l'une des filles du Congrès : celle de la double équipe. Partisan, à l'origine, du système où le

mécanicien est indissolublement lié à sa locomotive, il fut le premier à admettre la nécessité de faire des essais dans un sens différent et à reconnaître, plus tard, les résultats favorables que l'on peut tirer dans certains cas du roulement du personnel.

L'un des secrets de la supériorité de Belpaire était la persuasion qu'il avait de la fécondité de la science pure. Tout en continuant à suivre les moindres détails du service de la traction et du matériel, auquel il avait consacré une si grande partie de son existence, il savait secouer la poussière des idées quotidiennes et s'élever vers les régions du savoir théorique et désintéressé.

N'ayant cessé de s'occuper de questions d'enseignement, président de plusieurs jurys d'examens d'ingénieurs, il avait l'habitude de protester contre cette tendance de spécialisation à outrance qui est rendue nécessaire dans la vie pratique par les exigences actuelles de la lutte pour l'existence, mais que l'on avait, selon lui, le tort de vouloir trop introduire dans l'enseignement. Il voulait que les professeurs apprissent avant tout aux jeunes gens à penser et à raisonner juste, qu'ils en fissent des hommes avant d'en faire des ingénieurs, et des ingénieurs avant d'en faire des mécaniciens, des métallurgistes ou des électriciens.

De même, dans la vie pratique, il voulait que ses fonctionnaires cherchassent à se soustraire parfois à l'entraînement de la besogne courante ; il conseillait à chacun d'ajouter des notions étrangères aux connaissances directement nécessaires à son métier, de manière à sortir de sa torpeur intellectuelle et à élargir son horizon. Il pensait que, si modeste que soit la tâche assignée à l'activité d'un ingénieur, il peut toujours trouver le moyen de se distinguer par des recherches ou des perfectionnements, et il avait l'habitude d'en citer des exemples choisis dans sa propre carrière. Que d'instantanés perdus, répétait-il, pourraient être utilisés pour l'étude, que d'inventions utiles et de mesures économiques pourraient naître par un zèle mieux entendu ou mieux dirigé !

C'est dans ce sens qu'il envisageait l'utilité du Congrès, dont le but, d'après lui, devait être précisément d'accomplir ce résultat en forçant l'attention des hommes de chemin de fer sur toutes les questions étudiées et discutées.

Jusque dans ses derniers moments, notre regretté président a porté à notre institution un intérêt et un zèle que la maladie même n'avait pas interrompus. Il est mort des suites d'un refroidissement dont, grâce à son indomptable énergie, le caractère de gravité n'est malheureusement apparu que très peu de jours avant sa fin inattendue. Sa famille et tous ceux dont son caractère élevé, son talent reconnu et ses qualités de cœur ont commandé le respect, l'admiration et l'amitié, ont eu la suprême consolation de voir ces sentiments

se manifester par les preuves les plus éclatantes d'une douleur générale et d'unanimes regrets.

Les funérailles de notre regretté président ont été empreintes d'un caractère à la fois des plus touchants et des plus imposants. Une foule énorme s'est rendue à cette cérémonie, qui a eu lieu le mardi 31 janvier dernier et à laquelle assistait aussi la moitié de la garnison de Bruxelles, le défunt étant grand-officier de l'ordre de Léopold.

La plupart des chemins de fer concédés belges s'étaient également fait représenter par une partie de leur personnel. Le chemin de fer du Nord français avait envoyé une délégation.

M. le Ministre des chemins de fer de Belgique, qui s'était rendu à la maison mortuaire, avait chargé M. Dubois, Administrateur des chemins de fer de l'État, de prononcer le discours relatant les services rendus à son pays par le défunt. Plusieurs autres discours, retraçant la carrière de l'ingénieur et les qualités de l'homme privé, ont aussi été prononcés.

Un service funèbre a aussi été célébré à Saint-Petersbourg, le 3 février (22 janvier), de la part des membres russes de la Commission internationale. Un grand nombre d'autorités et de délégués d'Administrations de chemins de fer y étaient présents.

Le Congrès n'oubliera jamais les services qui lui ont été rendus par son éminent président. Tous ceux qui l'ont connu vénéreront sa mémoire.

Le C. de D.

DISCOURS PRONONCÉ PAR M. DUBOIS,

Administrateur des chemins de fer de l'État belge et vice-président de la Commission internationale.

MESSIEURS,

J'accomplis un devoir douloureux et cher à la fois en apportant ici le tribut de regrets et d'hommages que l'Administration des chemins de fer de l'État doit à un homme éminent qui la servit pendant cinquante-deux ans avec honneur, science et dévouement, en qui elle trouva, aux jours difficiles, l'un de ses guides les plus sagaces et les plus fermes, et qui sut s'acquérir une réputation dont l'éclat rejaillit sur elle-même.

Alfred Belpaire fut avant tout un technicien d'élite. Certains de ses travaux

d'ingénieur marquent une date dans l'histoire des chemins de fer et ils ont eu des résultats d'une portée considérable pour l'économie de l'exploitation des voies ferrées et aussi pour la prospérité d'une de nos grandes institutions nationales. Mais, en faisant même abstraction pour un instant de la valeur technique de Belpaire, j'ai le droit de proclamer ici que peu d'hommes ont honoré aussi grandement l'Administration belge.

L'étendue et la variété de son savoir, sa facilité de travail, ses facultés d'initiation et d'assimilation, sa spontanéité d'idées, son esprit novateur, son aversion de la routine, la hardiesse et l'originalité de ses vues, l'ingéniosité des solutions qu'il trouvait avec une singulière aisance aux problèmes d'ordre administratif ou technique, tout cela joint à une activité, une ardeur et une vivacité d'allures sur lesquelles l'âge n'eut point de prise, lui avait fait une place hors de pair dans le monde administratif.

Sa droiture, son intégrité, la fermeté de ses convictions, sa nature franche, ouverte et généreuse, la dignité et l'indépendance de son caractère, lui attireraient les sympathies et commandaient le respect, même de ceux avec lesquels il pouvait se trouver en désaccord d'idées, voire en conflit d'intérêts.

Il aimait la libre discussion et il la pratiquait avec un grand esprit de tolérance. Il était respectueux des libertés d'autrui autant qu'il entendait faire respecter les siennes. Inaccessible aux idées préconçues, incapable de parti pris ou d'obstination, il savait faire de très bonne grâce les sacrifices d'opinions que lui dictait sa raison éclairée par un franc et loyal débat.

Il était bon, charitable ; sans cesse préoccupé des intérêts de la grande famille des travailleurs, il fut jusqu'à la fin de sa vie le défenseur et le propagateur de toute mesure tendant à l'amélioration de leur condition morale et matérielle.

Par l'ensemble de ses qualités de fonctionnaire et d'homme, Belpaire a mérité depuis longtemps d'être estimé comme un conseiller précieux par les ministres qui se sont succédé à la tête de notre département.

Alfred Belpaire naquit à Ostende le 25 septembre 1820. Après des études moyennes faites à l'athénée d'Anvers, il fut admis en 1837 à l'École centrale des arts et manufactures de Paris, d'où il sortit en 1840 avec le diplôme d'ingénieur mécanicien. Dès le mois de septembre de cette année, il travaillait comme volontaire à l'Administration des chemins de fer de l'État. A peine en fonctions, le 3 octobre 1840, il fut victime d'un accident de chemin de fer, dans lequel il eut les deux jambes fracturées. Il se rétablit après plusieurs mois de souffrances et, le 14 mai 1841, il fut nommé sous-ingénieur mécanicien à la suite d'un examen passé devant le Conseil des ponts et chaussées.

C'est dans le service de la traction et du matériel et en passant par des

positions diverses (locomotion, ateliers de Malines, commission de réception, service technique de la Direction centrale) qu'il franchit les échelons de la hiérarchie. Depuis plus de trente ans, il en était devenu le chef, avec le grade d'Ingénieur en chef, Directeur. Il en conserva la direction supérieure, lorsqu'il devint Inspecteur général, adjoint du Directeur général (fin 1871), et plus tard Administrateur, membre du Comité d'administration qui fut créé par l'arrêté royal du 15 novembre 1877 et qui fut chargé de la direction d'ensemble des diverses branches de l'Administration.

Belpaire avait une véritable affection pour ce service, qui était réellement sien, qu'il avait marqué fortement de son empreinte et dans lequel sa perte ouvre un vide immense. On peut le dire, c'est en lui que s'est incarné depuis de longues années ce grand service, dont la bonne gestion est une nécessité capitale pour la prospérité du réseau ferré.

Belpaire fut le créateur de presque tous nos types de matériel roulant, principalement du matériel de traction. Il ne se contentait pas d'en tracer les grandes lignes, il tenait à en étudier chaque organe, et dans tous les détails se retrouve la trace de son génie inventif et de sa science profonde de la mécanique.

Il se tenait toujours à la hauteur du progrès et savait faire un discernement judicieux des inventions qui lui étaient soumises, qu'il s'agit, par exemple, de l'emploi de nouveaux matériaux ou bien de l'application au matériel roulant d'organes importants, tels que les freins continus.

Si notre Administration est souvent entrée la première ou l'une des premières dans la voie de ces applications, c'est à sa puissante impulsion qu'on le doit.

Il serait trop long d'entrer dans le détail des œuvres de Belpaire. Je me bornerai à citer :

En première ligne, l'introduction, à laquelle j'ai fait déjà allusion, des foyers à grande grille, qui ont transformé complètement les conditions économiques des chaudières à vapeur, en permettant d'y brûler des combustibles à bas prix. Cette invention ouvrit un énorme débouché à ces combustibles. Elle ne tarda pas à se répandre non seulement en Europe, mais jusqu'en Amérique, et le foyer Belpaire fut bientôt connu dans le monde entier. Il est intéressant d'ajouter que les premiers essais de Belpaire sur l'emploi du charbon cru dans les foyers des locomotives remontent au début de sa carrière d'ingénieur.

La voiture à vapeur Belpaire qui, introduite depuis plus de vingt ans, fut le point de départ des études poursuivies par la plupart des Administrations de chemins de fer en vue de l'exploitation économique des lignes à faible trafic.

L'étude de divers autres types de matériel appliqués à l'exploitation de nos lignes secondaires.

L'étude de types spéciaux de machines locomotives pour le transport des voyageurs et des marchandises sur des lignes construites dans des conditions particulières de tracé et de profil, etc., etc.

Une des principales préoccupations de Belpaire fut de maintenir toujours l'industrie nationale au niveau de l'industrie étrangère, d'étendre son renom au dehors et de lui créer de nouveaux débouchés. Dans cet ordre d'idées, on doit reconnaître que, par ses conseils, sa grande expérience et l'appui gouvernemental qu'il provoqua dans une large mesure, l'industrie des machines-outils, cette partie si importante des industries mécaniques, prit un nouvel essor en Belgique, et notre Administration en bénéficia la première.

Les occupations absorbantes qu'imposaient à Belpaire ses fonctions principales ne l'empêchèrent pas d'accepter un grand nombre d'autres missions. Jamais le concours de son expérience et de son activité ne fut sollicité vainement.

Pendant toute l'année 1871, il cumula avec les fonctions de Directeur de la traction et du matériel celles de Directeur des voies et travaux, dont le titulaire était malade. A partir de 1872 jusqu'en 1881, il fut chargé, soit comme Inspecteur général, soit comme Administrateur, de la direction supérieure de cet important service des voies et travaux.

Pendant toute sa carrière, il fit partie, comme membre et souvent comme Président, de nombreuses Commissions, permanentes ou temporaires. Ainsi, il présida la Commission consultative pour les appareils à vapeur, la Commission des procédés nouveaux et des matériaux indigènes, le Comité mixte concernant les chemins de fer à construire par l'État ou par les Sociétés, le Comité spécial pour l'étude de certaines questions relatives aux chemins de fer vicinaux en tant qu'elles intéressent l'exploitation des chemins de fer de l'État, les jurys de concours pour le recrutement du personnel technique des chemins de fer de l'État, etc.

Il prit une grande part à l'organisation des Expositions de Vienne, Paris (1878 et 1889), Bruxelles, Anvers, et aux travaux des jurys de récompenses institués à l'occasion de ces Expositions.

Il fut délégué au Congrès d'électricité tenu à Paris en 1881.

Il fut membre, avec MM. Fassiaux et Van der Sweep, de la Commission mixte instituée, en 1869, par les gouvernements belge et français. Il se montra toujours fier, à juste titre, du service qu'il avait été à même, dans cette circonstance, de rendre à son pays.

Belpaire est un des créateurs de l'œuvre du Congrès des chemins de fer. Il fut membre de la Commission organisatrice nommée en 1884 et il devint l'un des Vice-Présidents de la Commission internationale permanente dès la création de celle-ci. Il assista aux sessions de Bruxelles, Milan et Paris; il exerça à Milan une présidence de section.

Après la mort du regretté M. Fassiaux, en 1891, le choix unanime de ses collègues l'appela à la présidence de la Commission internationale. Il prépara en cette qualité la quatrième session, qui s'est tenue avec un si brillant succès à Saint-Pétersbourg aux mois d'août et de septembre 1892. Me trouvant récemment à l'étranger, j'eus la satisfaction d'entendre des personnes qui avaient joué un rôle marquant au Congrès témoigner du zèle, de la dignité et du tact dont il avait fait preuve pendant toute la session.

Les services qu'il avait rendus dans l'organisation de cette session et sa qualité de premier délégué du gouvernement belge lui valurent, de la part de S. M. l'Empereur de Russie, une très haute distinction qui vint s'ajouter à celles qu'il avait déjà obtenues dans sa patrie, en France, en Espagne, en Russie et dans les Pays-Bas.

Ce ne fut pas sans de vives appréhensions que la famille et les amis de Belpaire le virent entreprendre ce voyage en Russie, dans des circonstances défavorables et quelques mois à peine après que sa santé avait subi un fort ébranlement.

J'eus un entretien avec lui à ce sujet et je l'entends encore me dire : « Je ferai ce voyage, quelles que doivent en être les conséquences. Mon devoir m'y oblige ».

Le devoir ! Je m'arrête sur ce mot, Messieurs; il caractérise vraiment celui de qui nous allons nous séparer.

Comme chrétien, comme chef de famille, comme citoyen, comme serviteur de l'État, Belpaire fut, durant toute sa vie, l'homme du devoir.

Ainsi a-t-il mérité que sa mémoire soit à jamais vénérée parmi nous.

Mon cher collègue, au nom du Comité d'administration, au nom de l'Administration tout entière, je te salue pour la dernière fois.

Adieu ! que ton âme repose dans la paix éternelle !
