



L'insécurité sur Namur-Charleroi

Un camarade mécanicien du dépôt de KIN-KEMPOIS remorquant le Nord-Express N° 179, a failli tamponner un train de marchandises arrêté en gare de RONET.

Cet accident, heureusement évité, aurait pu avoir les plus graves conséquences.

Il a fallu la présence d'esprit habituelle de nos « MACHINEUX » pour éviter cette catastrophe.

Il est possible que l'agent, qui n'en peut mais, ne sera pas inquiété; il est probable, si pas certain, que cet incident ne servira même pas de leçon pour l'avenir.

Quoi qu'il en soit, et afin que le personnel ait fait tout son devoir envers le public, nous signalons cette affaire en en indiquant les causes.

C'était la nuit, vers 0 h. 50, le 179, ex-PARIS-VARSOVIE, venait de passer la gare de FLAWINNE sur la ligne CHARLEROI-NAMUR; il trouve le signal avertisseur ouvert et suppose donc à bon droit n'avoir rien devant lui, ayant même la certitude que le signal suivant, d'arrêt absolu, est bon pour le passage direct en gare de RONET.

Or, tout à coup, il aperçoit devant lui le signal d'arrêt fermé. Il freine, renverse les « marches » de sa COMPOUND, « bat » machine arrière et parvient à arrêter son train. Il ne dépassait que de très peu le signal d'arrêt absolu.

Devant lui, un train de marchandises est arrêté, là tout près. La catastrophe est évitée grâce à la présence d'esprit du petit personnel.

Les voyageurs et le public n'en connaîtront rien et cependant demain, la même cause existant, l'accident peut se produire. Tâchons donc qu'on y porte remède.

L'insécurité sur la ligne NAMUR-CHARLEROI est proverbiale. Dans la nuit du dimanche au lundi, sous prétexte sans doute que les agents des Voies et Travaux chôment le dimanche, la plupart des signaux de ralentissements ne sont pas éclairés.

A la moindre bourrasque, les feux s'éteignent.

Nous préparons d'ailleurs un travail complet, à soumettre à M. JAVARY.

Dans le cas qui nous occupe, l'avertisseur de FLAWINNE ne pouvait se trouver ouvert que pour autant que le signal suivant, d'arrêt absolu, soit à voie libre. Or, le premier était « au passage », et le second « à l'arrêt ».

Est-ce là un fait anormal, exceptionnel, que l'administration puisse considérer douteux, en taxant même le personnel Nord-Belge de mensonges?

Non, car nous trouvons dans le « RALLIEMENT » du 15 mai 1921, organe de nos camarades du Syndicat National, l'article suivant très suggestif à cet égard; il est intitulé:

DEPASSEMENTS DE SIGNAUX

« Nous avons publié, sous ce titre, dans notre numéro du 1^{er} Avril, un article démontrant combien il est injuste de frapper, dans tous les cas, le machiniste coupable d'avoir dépassé un signal d'arrêt. Nous insistons notamment sur ce point essentiel qu'il n'y a pas faute à prévenir parler lorsqu'un signal avertisseur, ayant mal fonctionné donne la voie libre alors que le signal même est à l'arrêt.

« Voici une circulaire qui prouve que nos protestations étaient fondées. M. WEISSENBRUCH, chef du service de la signalisation, reconnaît lui-même que le système actuel ne donne pas toujours toutes les garanties.

SIGNALISATION N. 155/A.

*Circulaire aux 13 groupes V. T.
Copie au service des signaux et aux services spéciaux.*

« Suivant les prescriptions de l'Ordre de Service N° 4 du 15 mars 1919, rappelé notamment par ma circulaire G/58 du 15 mars dernier, vous êtes responsables de l'entretien et du bon fonctionnement de tous les appareils de signalisations mécaniques et électriques de votre groupe. « Les circulaires G/36 du 10 Novembre 1919, prescrivant notamment des vérifications semestrielles des appareils d'enclenchements et les rapports périodiques que vous m'avez adressés depuis lors, n'ont signalé aucune constatation anormale.

« Car j'ai dû reconnaître en ces derniers temps, que l'état de certains appareils d'enclenchements du type saxby laissait tellement à désirer que l'usure existante aux diverses articulations compromettait le fonctionnement régulier de ces enclenchements.

« Une telle situation n'est pas admissible et elle engage complètement votre responsabilité ainsi que celle de l'inspecteur technique et du chef de division intéressée.

« Il a été démontré notamment qu'il était parfois possible de renverser dans certaines conditions le levier d'un signal avertisseur tout en maintenant dans sa position normale (correspondant à l'arrêt) le levier du signal à l'arrêt; il y a donc lieu de faire vérifier la réalisation matérielle de l'enclenchement qui doit exister

» pour empêcher dans tous les cas cette fausse manœuvre.

» A l'occasion de ce travail, vous voudrez également bien faire vérifier si la sonnerie à fort timbre, prévue pour obliger le signaleur à renverser le levier de l'avertisseur, dès que le levier du signal d'arrêt est dans la position « voie libre », existe et fonctionne normalement, car cette sonnerie doit avoir aussi pour effet d'attirer l'attention du signaleur s'il se produisait une discordance accidentelle dangereuse entre les deux leviers (levier de l'avertisseur au passage et levier du signal d'arrêt à l'arrêt), par suite de la chute d'un taquet, par exemple.

» Vous voudrez bien dans l'avenir, préciser dans vos rapports mensuels, quelles sont les cabines qui ont été vérifiées et joindre les procès-verbaux de vérification.

*
**

« M. WEISSENBRUCH emploie dans cette circulaire un langage nouveau qui n'est pas pour nous déplaire. Il considérera comme responsables les fonctionnaires qui n'auront pas fait leur service de surveillance; c'est fort bien à condition que ce ne soit pas une menace pour rire et qu'on ne retombe pas dans les anciens errements qui consistaient dans chaque affaire, « à mettre dedans » un modeste travailleur.

« En attendant, n'estime-t-il pas que les machinistes qui ont été frappés sans pitié après avoir dépassé un signal et qui ont invoqué pour leur défense le fonctionnement défectueux des appareils devraient bénéficier de l'amnistie? Tous les cas de l'espèce devraient au moins être révisés.

*
**

Un de nos amis du dépôt de KINKEMPOIS a, lui-même, signalé le fait en constatant le 24/9/23, c'est donc tout récent, une anomalie de ce genre.

Il remorquait le train 405; entre NAMUR et RONET, il rencontre la palette du bloc 77 bis dans la position 90°, feu vert. Il passe et aperçoit tout à coup le bloc 78 à l'arrêt, alors qu'il aurait dû être à voie libre. Il descend et se rend à la cabine; l'aiguilleur ne veut pas croire que dans la position actuelle de ses leviers, le 77 bis ouvre la voie par son feu vert. On téléphone au poste précédent, voisin du bloc 77 bis, et l'agent occupant ce poste confirme les dires de notre camarade de Kinkempois: le bloc porte toujours bien feu vert, palette à 90°. Un rapport fut, d'ailleurs, dressé en ce moment.

Depuis que nos camarades de l'Etat-Belge ont signalé cette situation dans leur journal « LE RALLIEMENT », depuis la parution de la circulaire 155/A, la situation n'a pas changé.

Bien que notre petite revue ne soit pas destinée au public, nous croyons quand même utile de signaler le fait, ne fût-ce que pour mettre en garde nos camarades qui ont à conduire des trains sur cette ligne et aussi pour que nos chefs tiennent compte de la situation réelle au cours des enquêtes qu'ils ont à faire à la suite des incidents qui se produisent entre Namur et Charleroi.

LE BUREAU EXECUTIF.