

## Chronique Technologique

# Le 128 Amsterdam-Paris bouscule le 138 Cologne-Paris

On connaît les phases de cet accident qui aurait pu compter dans les Annales des Chemins de fer. Les voici rappelées dans leurs grandes lignes.

Le 1<sup>er</sup> juin 1924 : Changement d'horaire et modification dans la remorque des trains.

Les 128 et 138 se soudent à AULNOYE pour continuer sous le N° 128 vers PARIS. Ce sont des trains à marche très rapide dont l'horaire est serré à l'extrême.

Le 138 (Cologne-Paris) remorqué par une petite Compound -2-2-0, de Kinkempois, par le Jumont avec quelques minutes de retard pour le service de douane.

Le 128 (Amsterdam-Paris) remorqué pour la première fois par une locomotive Etat-Belge 2-3-0, de Bruxelles, vient de Bruxelles sans arrêt jusqu'à Aulnoye ; la machine était pilotée par un haut fonctionnaire de l'Etat-Belge et par un mécanicien instructeur de l'Etat.

Les voies venant de Bruxelles et de Liège se joignent entre les gares de SOUS-LE-BOIS et d'HAUMONT, à GRATIERE après avoir couru en parallèle durant quelques centaines de mètres.

Deux signaux carrés d'arrêt absolu, enclenchés et protégés par les damiers, commandent l'accès de la bifurcation.

Au moment où le 138 (Cologne-Paris) filant à 90 km. à l'heure se présente le 1<sup>er</sup> juin à la nuit tombante, d'un coup d'œil notre Camarade KINON, Mécanicien de la 304 de Kinkempois vit son damier et le signal carré d'arrêt absolu de gauche effacés lui permettant donc le passage en vitesse. L'accès de la direction de Bruxelles était interdit par les deux feux rouges du signal carré d'arrêt absolu de droite.

On a peu de temps de Maubeuge à Aulnoye et il faut donc « taper dessus » ce que ne manquait pas de faire notre Camarade.

Tout à coup, à droite, le rapide 128 (Amsterdam-Paris) débouche de la tranchée en courbe ; il file à vive allure, comme si le damier vert et blanc qu'il vient de dépasser n'était pas à l'arrêt.

KINON, d'un coup d'œil, vérifie la position des deux carrés d'arrêt absolu, voit le sien bon, celui du 128 à l'arrêt et fait signe au personnel de l'Amsterdam-Paris pour attirer son attention.

Ces agents ne semblaient pas comprendre et continuaient de tirer. Or on ne peut passer qu'un seul à la fois si le 128 ne veut pas s'arrêter il faut que le 138 lui cède le pas, malgré les signaux. KINON s'en rend compte, ferme son modérateur, bloque ses freins, renverse les marches de sa machine, sable tant qu'il peut, rouvre les modéra-

teurs basse et haute pressions, secoue train et voyageurs et, presque arrêté, jette son chauffeur sur le ballast en y sautant lui-même.

Il était temps, à peine relevés, la 304, locomotive du rapide 138 qui a continué à rouler quelques mètres encore vient heurter la première voiture du rapide 128.

Celui-ci roulant toujours à bonne allure, envole la locomotive 304, prise de biais, la renvoie sur le côté de la voie, elle, son tender et le fourgon, duquel notre Camarade Jean SCHIEPERS, Chef de train, vient, lui aussi, de sauter.

Enfin, le 128 s'arrête mais il a dépassé complètement, largement, la bifurcation et toute sa rame est durement balafmée.

Pas de tués, pas de blessés, que des bobos. Heureusement.

Mais que serait-il arrivé si notre Camarade KINON avait perdu son sang-froid durant un cinquième de seconde ?

Deux rapides bondés de voyageurs de première et seconde classe se rentrant l'un dans l'autre à la vitesse de 100 km. à l'heure ; on aurait rarement vu pareil massacre.

### LES RESPONSABILITES ?

Le 128 remorqué par une locomotive de l'Etat-Belge a dépassé tous les signaux à l'arrêt.

On pourra invoquer que le Personnel de l'Etat, peu habitué, a cru que le signal carré d'arrêt absolu fermé commandait la voie parcourue par le 138.

Pourquoi cette erreur est-elle possible ?

Parce que le feu blanc a une signification sur les chemins de fer français.

Si le signal carré ouvert avait présenté un feu vert par exemple, les agents de l'Etat remorquant le 128 auraient remarqué que le signal de gauche était vert et permettait le passage du 138 tandis que le leur était fermé et commandait l'arrêt. Ils ont pu prendre une lumière blanche quelconque, à droite du signal fermé pour le feu blanc de leur signal carré d'arrêt absolu qu'ils croyaient ouvert.

Il est vrai qu'ils avaient quand même dépassé le damier fermé, avertisseur qui leur commandait de ralentir afin de pouvoir arrêter à la bifurcation.

L'enquête administrative et peut-être judiciaire établira les responsabilités de cette catastrophe évitée par le sang-froid d'un agent Nord-Belge.