

Chronique Technologique

Une question à propos de l'accrochage des Rapides 128 et 138

À HAUTMONT LE 1^{ER} JUIN 1924

Nous avons décrit dans les numéros du 15 juin et du 1^{er} juillet 24 du « Tampon », comment s'est produit l'accrochage des deux rapides dans la bifurcation d'Hautmont, à la suite du dépassement de tous les signaux par le 128 remorqué par une locomotive Etat-Belge.

Notre collègue KINON du dépôt de Kinkempois, mécanicien de la 304, machine du 138 (Cologne-Paris), évita par son sang-froid et sa présence d'esprit, la plus épouvantable des catastrophes.

Le « Ralliement » organe officiel du Syndicat National des Agents des C. P. T. T. M. de l'Etat-Belge, dans son numéro 27 du 6 juillet 24, explique la conduite des agents Etat-Belge montant la locomotive 1202, type S. 10, remorquant le 128 Amsterdam-Paris.

L'article du « Ralliement » incrimine le machiniste-instructeur principal Etat-Belge qui pilotait la locomotive Etat-Belge du 128, il fait l'éloge de la conduite du machiniste et conclut en posant la question suivante :

« Il faut, une bonne fois pour toutes, qu'on sache où commence la responsabilité de l'instructeur et où finit celle du mécanicien.

Il faut savoir si, en cours de route, l'instructeur a le droit de passer outre aux indications du machiniste; il faut savoir si le mécanicien peut être dépossédé de sa mission, de son office de conducteur responsable.

Dans ce cas, il devra être dit à l'instructeur de prendre le train à la station de départ et de le conduire au terminus.

Dans la négative, ordre devra être donné à l'instructeur de ne jamais se substituer au machiniste qui, seul, après Dieu, a la charge de veiller sur la vie des voyageurs transportés. »

Pour nous, Nord-Belge, la réponse logique est des plus simple : Il faut obéir aveuglément aux signaux fermés et au besoin, faire vivement tout ce qui peut être nécessaire pour les faire respecter.

Nous nous étonnons qu'on puisse hésiter un seul instant lorsqu'il s'agit de signaux à l'arrêt, alors que la réponse s'imposerait immédiatement à l'esprit, si la question se posait ainsi :

Un chef vous paraît devenir subitement fou, il a un revolver en main, vous menace, il est impossible de vous mettre à l'abri, que faites-vous ?

Vous avez trouvé n'est-ce pas ?

Et cependant, dans cette hypothèse, il ne s'agissait que de votre vie seule; mais voilà, le danger vous paraît plus immédiat que s'il s'agit d'un signal à l'arrêt. Est-ce vrai... ?

L'article du « Ralliement » est intéressant pour nous à un autre point de vue; il donne des détails que l'enquête n'a pas relevés, anéantit la thèse du non fonctionnement des freins et... au

lieu de disculper le machiniste Etat-Belge, ...jugez vous-même.

Au passage à FEIGNIES, lorsqu'il se voit filer à 104 km à l'heure, le machiniste Etat-Belge ferme son modérateur, il se méfie de cette grande vitesse, dit le « Ralliement ».

L'instructeur Etat-Belge le ouvre.

Au bloc intermédiaire, le machiniste a conscience du péril que constitue cette vitesse folle (Extrait du « Ralliement »), il veut fermer à nouveau son modérateur mais l'instructeur principal s'y oppose lui disant qu'il prescrirait la fermeture en temps et lieu.

Le 128 passe la traversée de DOUZIES en vitesse et l'instructeur ferme le modérateur.

A ce moment le personnel de S. 10 Etat-Belge voit l'indicateur carré à damier vert et blanc, fermé.

Que se passe-t-il sur la machine ? Lisez cet autre extrait du « Ralliement ».

« à quelques mètres, le damier couvrant la bifurcation de GRATTIERES est fermé, et la bifurcation est là, tout près, au bout de l'arc de raccord, à 500 mètres au plus. C'est la course à la mort; il faudrait 1.000 mètres au moins, 1.200, peut-être, pour arrêter le 128.

Instant tragique ! Seul Belot a conservé son sang-froid; il se jette au levier, freine à action rapide, mais la voie est en pente et malgré le sable, l'express file toujours vers la jonction de GRATTIERES, malgré le renversement de la marche, malgré tous les efforts.

Le 10 de la mort règne maintenant à bord de la S. 10; les instructeurs ne disputent plus la place au camarade BELOT, mais celui-ci se hausse au niveau des circonstances et, ayant jeté un regard vers Maubeuge, il voit venir le 138 marchant sur signaux libres.

La catastrophe est là, inexorable. Un seul espoir, une lueur à peine, existe encore, et en un centième de seconde, cette lueur a traversé le cerveau du mécanicien : coûte que coûte, puisqu'on ne peut s'arrêter, il faut gagner de vitesse le 138 et passer avant lui sur la jonction.

Et cette décision prise avec la rapidité de l'éclair, BELOT lâche les freins et, modérateur grand ouvert, de toute la puissance de ses quatre cylindres, la S. 10 bondit vers Hautmont, passe à la bifurcation précédant le 138, dont la machine et le fourgon, happés en langente, vont verser sur le ballast, mais sans avarie majeure. »

Mais, si ces renseignements sont exacts, ils chargent terriblement le machiniste BELOT.

L'auteur de l'article du « Ralliement » a été mal informé, certainement, on a omis de lui donner des détails, toute son attention s'est attachée à amener la question qu'il pose ci-dessus et concernant la mission des machinistes-instructeurs. Il ne

dil rien de l'arrêt du 128; vous pouvez supposer qu'il a continué jusqu'à AULNOYE sans se soucier du 138 bousculé.

Or, voyez cette photo prise au moment de l'accident.



A gauche, la locomotive 304, son tender et le fourgon de tête du 138 renversés et tordus.

A droite : la voiture de queue du 128 sur l'aiguille de la bifurcation.

Le 128 s'est donc arrêté sur les lieux de l'accident !

Il a donc été possible au machiniste Etat-Belge d'arrêter son train 200 mètres trop loin seulement !

CONCLUSIONS :

1° Les freins du Rapide 128 Amsterdam-Paris fonctionnaient normalement.

2° Si le personnel de la S. 10 Etat-Belge qui remorquait le 128 avait freiné ainsi que le dit notre collègue du « Ralliement », c'est-à-dire en passant près du damier vert et blanc, le train eut pu s'arrêter devant le signal carré d'arrêt absolu fermé; et le 138 serait passé comme la position des signaux lui commandait de le faire.

Il y a exactement 900 + 180 soit 1080 mètres du damier vert et blanc à l'aiguille protégée.

3° Contrairement à ce que rapporte « le Ralliement », le machiniste du 128 n'a pas :

« Laché les freins et modérateur ouvert, de toute la puissance de ses quatre cylindres, bondit vers Hautmont en essayant de gagner de vitesse le 138 afin de passer avant lui sur la jonction ».

Car alors, à tortiori, il n'aurait certainement pas pu arrêter la dernière voiture de son train sur la bifurcation.

4° La vitesse de 104 km à l'heure très normale pour de nombreux trains du Réseau Nord et même atteinte sur le Nord-Belge tous les jours, paraît avoir effrayé nos collègues de l'Etat-Belge au point de leur faire perdre la tête devant un damier annonçant la fermeture du carré d'arrêt absolu et permettant à un train roulant à 120 km à l'heure de stopper devant le signal carré d'arrêt absolu.

5° Si notre ami KINON, mécanicien Nord-Belge, remorquant le 138 Cologne-Paris, avait eu la même baroque idée de gagner de vitesse le 128, ce qui eut été plus compréhensible attendu que les signaux étaient ouverts pour lui, nous ne l'eus-

sions certainement pas félicité, car, s'il faut obéir coûte que coûte à un signal ordonnant l'arrêt il ne faut jamais franchir celui permettant le passage lorsqu'on s'aperçoit qu'il y a danger.

Le mécanicien Nord-Belge, le machiniste Etat-Belge, ont tous deux désobéi aux ordres donnés par les signaux protégeant la bifurcation, mais la désobéissance du premier est prévue, voire même ordonnée au Règlement; celle du second... celle du second ? Mais au fait, n'est-ce pas plutôt comme ceci que l'accident s'est produit :

Le 128 dévale à plus de 100 km à l'heure; les machinistes instructeurs savent que pour « faire l'heure », il faut rouler; ils ont vu les parisiens du Dépôt de LA CHAPELLE cingler à plus vive allure encore; aussi enjoignent-ils au machiniste de laisser le modérateur ouvert. Les postes 129, 128, 127 bis, 127 sont bons pour le passage.

Evidemment, car tout est libre pour laisser passer le rapide, un des rapides des plus rapides du monde. On bondit.

Tout à coup, au sortir de la tranchée en courbe, là, derrière le château d'eau de béton, sur la ligne venant de Jeumont-Liège-Cologne, un train, — Tiens, une « coureuse » Nord-Belge à grandes roues de 2 m 14.

Elle file vers Aulnoye aussi, hep ! hep ! le copain du Nord-Belge fait signe.

Oui, oui, fier, tu peux courir avec ta 304 de Kinkempois, nous avons trois essieux de 2 m., nous, et ça tire, et c'est fort !

Non de non ! qu'est-ce qu'il veut dire, à se démener comme un diable dans l'eau bénite en bousculant ses appareils ? Quoi ?

Au secours, au secours ! C'est « à l'arrêt pour nous » !

Vite serrons, renversons vapeur, allez, vous autres les instructeurs, place au plus adroit, au plus habitué !

Et voilà, on fil tout, absolument tout ce qu'il est humainement et techniquement possible de faire pour arrêter. Mais il eut fallu s'y prendre plus tôt, c'est-à-dire comme le règlement le prescrit, dès le passage devant le damier vert et blanc fermé.

Les sabots serrent, on ralentit, sera-ce la catastrophe ?

Enfin ! Déjà ! Voilà la bifurcation ; le 128, bloqué y parvient avant le 138 presque arrêté. La S. 10, son tender, le fourgon de tête passent, mais au moment où la première voiture du 128 arrive à « la planche » de l'aiguille, la 304 du 138 la prend de biais... etc..., etc...

et le 128 s'arrête complètement, laissant sa dernière voiture encombrer la bifurcation, en face de la locomotive 304 du 138, renversée.

Dans ce genre d'affaire, la vérité est à dire, quelle qu'elle soit.

Si les appareils sont en défaut, clamons-le !

Si l'organisation du service ou un principe d'exploitation en est la cause, prouvons-le afin qu'on soit obligé d'opérer un redressement.

Si c'est l'un des nôtres, voyons franchement, en nommant rien, « ni pour, ni contre ».

C'est notre vie, ce sont les vies qui nous sont confiées à nous. Cheminots, qui sont en jeu.

G. NAVEZ

Secrétaire Général.