

A 125 km/heure le direct Lausanne-Genève a déraillé cette nuit en gare de Gland

Par miracle, il n'y a qu'une blessée - Les dégâts matériels sont considérables - Le trafic Genève-Rolle paralysé



Voici comment apparurent les lieux de la catastrophe lorsque le soleil commença à se lever (Photo FAL)

Depuis une trentaine d'années, lorsqu'un train dérailla à Colombier, les CFF n'ont plus connu de catastrophe aussi spectaculaire que celle qui s'est produite cette nuit en gare de Gland.

Fort heureusement, celle-ci se limite à des dégâts matériels considérables, ce qui est un vrai miracle si l'on songe à la vitesse à laquelle le convoi a quitté la voie pour s'arrêter dans le ballast après l'avoir profondément labouré.

Il n'y a qu'une blessée, légèrement atteinte.

Par contre, l'entrave au trafic ferroviaire est considérable, car les deux voies sont coupées et le courant électrique interrompu entre Rolle et Genève. Les travaux de remise en état ont aussitôt commencé et on espère pouvoir reprendre le trafic (sur une voie et avec traction à vapeur) dans la matinée.

Chaque nuit, venant de Saint-Gall, un train direct léger arrive en gare de Lausanne à 24 h. 59, puis poursuit sa marche sur Genève où le « 28 » doit arriver à 1 h. 41 après s'être arrêté à Morges et Nyon.

En général, il y a fort peu de voyageurs dans cette composition. Si le nombre des wagons en est relativement élevé c'est que ce train repart de Genève aux premières heures de la matinée en direction de la Suisse allemande.

Cette nuit, le convoi était arrivé normalement à Lausanne où avait lieu le changement de personnel, le service étant assuré par un chef de train et un mécanicien domiciliés à

Genève et qui rentraient chez eux. A part ces deux employés, un mécanicien « haut-le-pied » avait pris place dans la cabine de direction de l'automotrice à côté du mécanicien. Dans les voitures avaient pris place — selon la feuille de route — 33 voyageurs dont plusieurs revenaient du Comptoir. Rien d'anormal n'avait été signalé et la composition prit le départ. Elle était composée d'une locomotive-wagon, (du type nouveau, récemment introduit pour les trains-navette de grande vitesse). Cette machine traînait 5 wagons-voyageurs, 1 wagon-restaurant (qui était fermé), 4 wagons-voyageurs et une automotrice combinée avec le fourgon pos-

tal. Au total, le convoi pesait quelque quatre cents tonnes.

A 125 kilomètres à l'heure

Jusqu'à l'entrée de la gare de Gland, tout se passa normalement. Conformément aux normes, le mécanicien aborda cette station à la vitesse de 125 km/h. On comprend dès lors qu'il soit difficile de reconstituer exactement ce qui s'est passé.

Pour une cause que l'enquête technique des services CFF est en train

de chercher, il semble qu'un dérangement se produisit dans le boogie arrière de l'automotrice avant. En examinant la voie, on constate, en effet, un point d'impact à la hauteur du passage à niveau. Un peu plus loin, des poutres juxtaposées, servant au passage des piétons se rendant sur le quai direction Genève (côté lac), ont été arrachées. Ces premiers symptômes de la catastrophe sont situés au km. 34.0, sur la voie 3.

Entre autres débris, on a retrouvé là un des « patins de sécurité » qui servent à déclencher les divers signaux jalonnant la voie. Cette pièce fut arrachée; c'est peut-être là qu'il faut chercher l'explication du dérangement qui suivit.

Le ballast labouré sur cent mètres

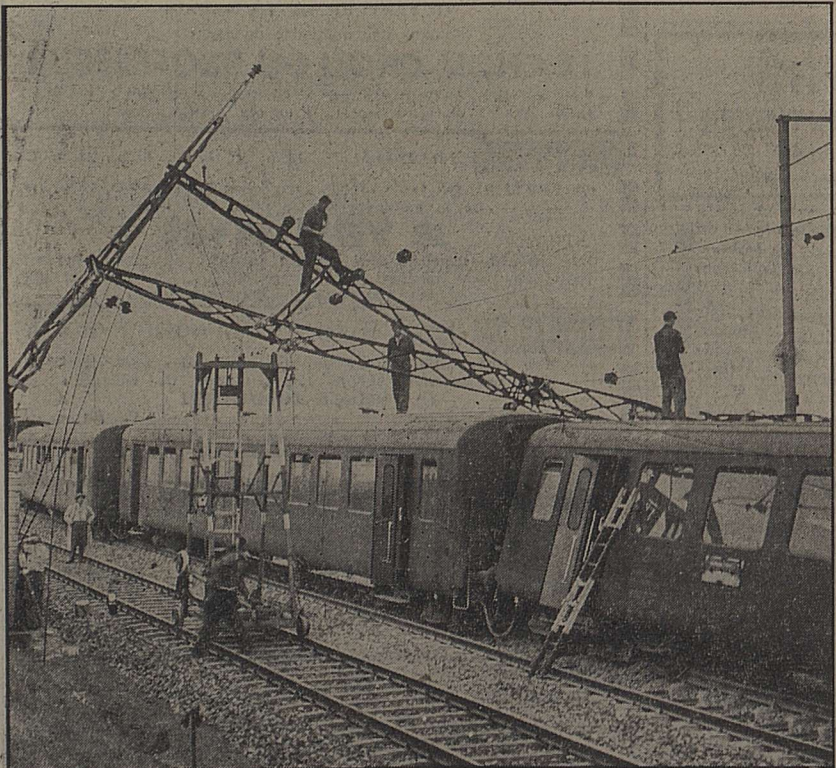
Quelle que soit la cause, l'automotrice fut déviée et il est probable qu'à ce moment déjà deux des roues du boggie quittèrent les rails, entamant les traverses de chêne, sectionnant des boulons.

Ce n'est toutefois qu'une cinquantaine de mètres plus loin, au km. 34.134, à la hauteur de l'aiguille de sortie, que le mécanicien se rendit compte de quelque chose d'anormal. A ce point, il y eut un arrachement des rails qui furent complètement démontés et disloqués. Ce fait explique pourquoi, suivant la locomotive, tous les wagons s'engagèrent sur le ballast, les uns après les autres, labourant les cailloux, se renversant à moitié sur le devers de la voie, s'emboutissant les uns les autres, se mettant en travers des voies.

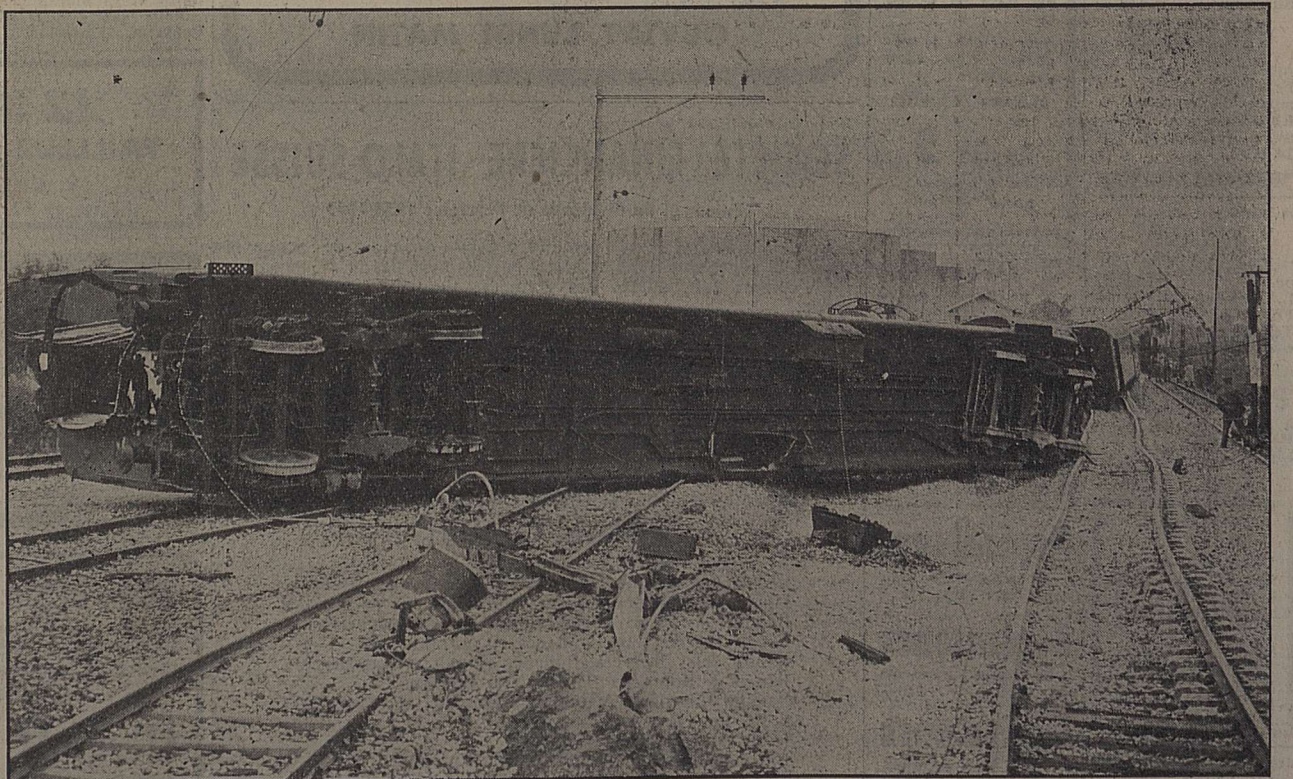
Les pylônes dansaient

Voici ce que nous a raconté, après s'être un peu remis de son émotion, M. Gerschweiler, de Genève, qui conduisait le convoi :

— J'ai tout à coup senti que le train commençait à « valser »; en même temps, les pylônes soutenant la ligne électrique se mirent à danser. (Suite en page 35).



Cette photo donne une idée de la façon dont les pylônes portant les lignes à haute tension furent fauchés au passage du convoi.



Le wagon-restaurant est le seul véhicule à s'être couché sur la voie. Par miracle, personne ne se trouvait à l'intérieur, ce véhicule étant hors service depuis Lausanne.

L'évacuation des voitures dérailées à Gland s'est poursuivie pendant toute la nuit

(Gy. B.) — Parmi les nombreuses personnalités qui se sont rendues hier à Gland sur les lieux du déraillement, on remarqua M. Gschwind, président de la direction générale des CFF, à Berne.

Venu constater l'ampleur des dégâts, il put se rendre compte de la remarquable résistance dont avait fait preuve le matériel roulant de l'entreprise, ainsi que nous le sou-

Encore quatre véhicules

Le wagon-restaurant, auquel il était plus particulièrement difficile de s'attaquer, en raison de sa position, fut tiré à l'écart. Il ne sera redressé que lorsque les deux voies auront été rétablies, aujourd'hui encore, semble-t-il.

Côté Genève, une manœuvre délicate a permis de retirer deux voi-

- l'automotrice de tête, prête à être évacuée;
- 2 voitures-voyageurs encore dans le ballast;
- le wagon-restaurant couché en travers des voies de garage, à l'écart.

Sur deux voies aujourd'hui

Dans la journée, on prévoit — ce matin peut-être déjà — de retirer l'automotrice et les deux wagons pour poursuivre la réfection de la voie détruite. Dès ce moment on pourra reprendre la circulation normale (à extrême lenteur) dans les deux sens, le wagon-restaurant ne gênant pas le passage des convois.

Parallèlement, des équipes spécialisées achèveront de remettre en place les pylônes arrachés et de rétablir la ligne de contact. La nuit prochaine, lorsque les deux grues pourront intervenir, on pense pouvoir redresser le wagon-restaurant et le remettre sur les voies. Ainsi, il est probable que demain matin il ne restera plus de trace spectaculaire de cet accident, exceptionnel dans les annales des CFF. Cette rapidité prouve que les services techniques ont mis vraiment tout en œuvre — hommes et matériel — pour faire face à une situation des plus particulière.

Les causes sont techniques

Jusqu'ici, on ne connaît pas encore les causes exactes de la catastrophe. L'enquête a confirmé que l'accident ne saurait avoir été provoqué par une défaillance d'un cheminot mais qu'il faut en chercher les raisons dans un accident technique. Le boggie arrière de l'automotrice a été retiré du ballast et est actuellement examiné par les ingénieurs pour chercher à savoir si cette pièce est responsable du déraillement, ce qui paraît l'hypothèse la plus plausible.



A côté de grues puissantes arrivées dans la journée à Gland, les équipes techniques utilisèrent du matériel moins spectaculaire mais très efficace pour remettre les wagons sur les rails. On voit ici au travail une petite pompe-élevatrice d'une puissance remarquable.

lignions d'emblée hier. Il put aussi constater la façon remarquable dont les spécialistes et techniciens des CFF avaient entrepris d'évacuer la voie.

On sait qu'à 7 heures, hier matin, le courant électrique était rétabli entre Gland et Genève, ce qui permit de reprendre le trafic entre Nyon et Genève.

A 9 h. 30, la voie côté Jura était déblayée et l'on pouvait reprendre partiellement la circulation. Les trains prenant leur élan, il était possible aux compositions de franchir les quelques centaines de mètres démunies de ligne de conduite avec le pantographe baissé. Cette technique fut utilisée surtout pour faire passer des trains directs et des trains marchandises grande vitesse. Les passagers des trains omnibus furent transportés en car entre Nyon et Gilly.

Une grue du Saint-Gothard

Ce rétablissement partiel de la circulation, heureux pour les voyageurs, compliqua passablement la tâche des cheminots qui devaient, à chaque passage, prendre des mesures de sécurité particulières. Cela n'empêcha pas les opérations d'évacuation de se poursuivre à un rythme relativement rapide.

Côté Lausanne, on commença par remettre sur les voies la locomotrice de queue et deux wagons. Ces véhicules furent mis à l'écart sur un rail de garage en gare de Gland. Il fallut ensuite des opérations délicates pour évacuer un troisième wagon qui se trouvait à cheval sur une aiguille détruite. L'intervention de deux grues, dont une venue du Saint-Gothard, permit cette opération délicate dans un minimum de temps.

Entre temps, le personnel de la voie remettait en état, par tronçons, les rails arrachés pour permettre d'y rouler des voitures. On parvint ainsi durant la nuit à déblayer complètement le tronçon côté Lausanne, au total cinq véhicules qui ont quitté la gare de Gland pendant la nuit. Ils seront acheminés sur les ateliers des CFF où ils seront remis en état.

tures qui étaient enfoncées dans le ballast et de les éloigner de la zone dangereuse.

Ainsi, ce matin, au moment où les cheminots purent éteindre les projecteurs qui les avaient éclairés pendant leur travail nocturne, il restait sur place.



En même temps que se poursuivaient les travaux préparatoires à l'évacuation des wagons, les ouvriers de la voie remettaient en état les rails arrachés lors du déraillement, remplaçant par des pièces neuves celles qui avaient été endommagées et rétablissant les traverses disloquées. (Photos FAL)

De Lausanne à Mies

Echandens

Revue des pompiers — (I. p.) — Sous le commandement de M. René Pointet, capitaine, le corps des sapeurs-pompiers a effectué son 2e exercice annuel. L'action principale consista à se rendre rapidement maître d'un incendie attisé par la bise, supposé dans un hangar contenant des récoltes, sis à proximité d'un important groupe d'immeubles, et à prendre des mesures de protection nécessaires.

de Suisse, sous Gland, a accroché une autre voiture genevoise. Seule une personne a été légèrement contusionnée. Les dégâts matériels dépassent un millier de francs.

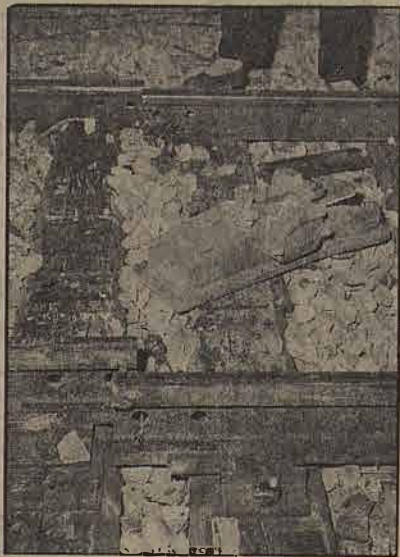
Nyon

Les impôts seront augmentés

(C. p.) — L'épineux problème d'une augmentation des impôts communaux a soulevé lundi soir, au Conseil communal nyonnais, un débat long et passionné sur le problème des impôts.

C'est ce patin qui a fait dérailler le direct à Gland

(Ag) — Les CFF communiquent :
 Sitôt après l'accident de Gland, dont se sont tirés sans dommage les occupants du train, le service technique compétent des Chemins de fer fédéraux a ouvert une enquête et déterminé sa cause de façon non équivoque. Il n'y a eu



faute ni de la part du personnel du train, ni de la part du personnel des gares.

Sous l'automotrice, devant son bogie arrière, se trouvent 2 électro-aimants du dispositif d'arrêt automatique. Le support de l'un d'eux présentait un défaut de matériel non décelable du dehors, qui conduisit à une rupture alors que l'automotrice en était à son 64 000^e km. L'électro-aimant, long de 70 cm. et d'un poids de 45 kg., s'inclina et toucha, juste avant le passage de

la gare de Gland, les aimants de voie placés près des signaux, ainsi que le platelage de plusieurs passages à niveau. On en a vu les traces jusqu'à la halte précédente de Vernay. Tombant toujours plus, l'électro-aimant heurta finalement de front, au passage à niveau de service de la gare de Gland, une poutrelle de chêne qui vola en éclats. L'électro-aimant lui-même fut arraché. Un gros morceau de bois a dû se coincer dans le bogie : il fut entraîné jusqu'à la prochaine aiguille, dans le mécanisme de laquelle il s'enfonça, pour se faire ensuite passer dessus par le bogie arrière de l'automotrice, qui sortit de la voie. Fortement endommagée de ce fait, l'aiguille provoqua à son tour le déraillement de tous les autres véhicules du train.

Le train a franchi la gare de Gland à la vitesse maximum admissible de 125 km.-h. Sur le passage à niveau de Gland, le mécanicien a entendu le bruit d'un coup et immédiatement opéré un freinage rapide. Le convoi s'est immobilisé 470 mètres au-delà de l'endroit du déraillement.

Les dégâts au matériel roulant, à la voie, à la ligne de contact, aux installations de sécurité et aux signaux sont importants. Cependant, pour ce qui est des véhicules, ils ne se sont produits, pour ainsi dire, qu'aux trains de roues, non aux caisses, lesquelles n'ont que des dommages superficiels. Peu de vitres, d'ailleurs, se sont brisées. Tous les véhicules, à l'exception du wagon-restaurant, sont restés sur leurs roues. Bien qu'il se soit couché, le wagon-restaurant a peu souffert : il n'y a pratiquement pas de dégâts à l'intérieur. Le nouveau matériel roulant a donc parfaitement supporté l'énorme choc.

Notons qu'hier soir, l'allure des trains était encore réduite, sur la ligne côté lac, à 30 km.-heure.