



SPECTACULAIRE ACCIDENT FERROVIAIRE EN GARE DE GLAND

Le direct Saint-Gall-Genève sort des rails à 125 kmh! Un million de dégâts - Un blessé léger

A quelques heures de la déclaration du général de Gaulle sur l'Algérie

(De notre correspondant permanent à Paris, par intérim)

Le général de Gaulle lira, aujourd'hui, au Conseil des ministres, la déclaration sur l'Algérie qu'il fera publiquement quelques heures plus tard devant les micros et écrans de la Radio-télévision française. Jusque-là, les membres du gouvernement eux-mêmes n'auront pu formuler que des hypothèses sur le caractère précis de la déclaration du président de la République. Il est d'ailleurs probable que la majorité d'entre eux ne sont pas mécontents de cet état de choses. La tentation de l'irresponsabilité n'épargne pas les personnalités gouvernementales et beaucoup de ministres — ce n'est pas le cas de M. Soustelle — préfèrent laisser au seul général de Gaulle la responsabilité et les risques de l'affaire algérienne.

Si, jusqu'au dernier moment, un élément de mystère pèsera donc sur la déclaration du général de Gaulle, le président de la République n'en a pas moins confié, tout au moins partiellement, ses intentions lors du Conseil exécutif de la Communauté et au cours de conversations privées, en particulier avec M. Georges Bidault dont on connaît les positions intransigeantes sur l'Algérie.

LE BUT

L'autodétermination est le but de la politique du général de Gaulle. Il entend que tout soit fait entre-temps pour que ce choix se fasse en faveur de la France. Mais s'il apparaît peu douteux que dans l'esprit du président de la République il s'agit d'un

ment principal que le préalable de la pacification est inadmissible. Dans quelle mesure sont-ils soutenus par les combattants du maquis? Dans quelle mesure surtout sont-ils soutenus sur le plan international?

ARBITRAGES

Le Conseil des ministres doit arrêter définitivement cette semaine le budget de 1960. Depuis quinze jours, M. Michel Debré a procédé à de multiples arbitrages entre les ministres « dépensiers » et M. Antoine Pinay. Finalement, les dépenses s'élèveraient à 6450 ou 6500 milliards — 64,5 ou 65 milliards de nouveaux francs — pour l'année prochaine, soit quelques 360 milliards de plus que pour 1959. Ce chiffre-limite de 6500 milliards doit permettre de ne pas dépasser « l'impasse » de 600 milliards que le ministre des finances a fixé comme plafond pour le prochain exercice. M. Pinay est en effet catégorique pour déclarer que ces 600 milliards — la même impasse que pour 1959 — constituent le maximum qui puisse être réclamé à la trésorerie. Nécessité technique donc, mais aussi psychologique que la rue de Rivoli veut opposer comme un barrage sans issue aux exigences des différents services de l'Etat.

LE VŒU DE M. PINAY

Pour maintenir l'« impasse » au chiffre maintenant fatidique de 600 milliards, les ministres devront d'ailleurs recourir à un ultime arbitrage du général de Gaulle en ce

(AT) — Ainsi que l'annonçait le communiqué des CFF, peu avant 1 heure, hier matin, toute la composition du train 28, Saint-Gall-Genève, arrivant dans cette dernière ville à 00 h. 59, est sortie des rails, à proximité des installations de stockage de carburants, près de la gare de Gland. Seul, le wagon-restaurant s'est couché. L'entrave au trafic fut considérable, les deux voies ayant été coupées et le courant électrique interrompu jusqu'à Genève.

Le train était composé d'une locomotive-vagon, type nouveau qui vient d'être introduit pour les trains-navettes à grande vitesse, de 9 wagons voyageurs, du wagon-restaurant et d'une automotrice combinée avec le fourgon postal. C'est à l'entrée de la gare de Gland, probablement à la suite d'un dérangement dans le bogie de l'automotrice, que le train a quitté les rails, à la vitesse de 125 kilomètres à l'heure, et a labouré le ballast, arrachant les rails, les traverses, les pylônes électriques, les lignes téléphoniques, les aiguillages, les câbles de commande,

le tout dans un fracas formidable accompagné d'étincelles jaillies de la conduite aérienne arrachée. Sur les trente-trois voyageurs, seule une occupante, Mlle Rose Goesslé, a été légèrement blessée au genou. Heureusement que les wagons de tête étaient fermés car ils ont subi plus fortement le choc. Même l'un des voyageurs n'a rien entendu, il rentrait du Comptoir et dormait!

Immédiatement, les équipes de secours des CFF entreprirent de réparer les voies, toutes deux coupées et encombrées et de rétablir le courant électrique coupé de Nyon à Genève. Le transport des voyageurs a été assuré par des locomotives à vapeur et à diesel. A 7 heures, le courant était rétabli entre Nyon et Genève ce qui permit le passage des trains navettes entre ces deux villes et peu après 9 heures, une des voies était suffisamment réparée pour permettre le passage des trains.

M. Gschwind, président de la direction générale des CFF à Berne, est arrivé à Gland, vers midi, pour se rendre compte de l'étendue de la catastrophe, qui

aurait été pire si le train n'avait pas eu en tête des wagons vides. On constate que les voitures, d'acier et d'aluminium, ont bien supporté le choc; aucune paroi n'a été enfoncée; il y a des parois bosselées, des sièges dépla-

qués. Depuis 14 heures, les trains directs ont pu circuler à nouveau sur la voie amont, en baissant leurs pantographes, sur une longueur d'un kilomètre environ; il est entendu que cette voie devra être révisée. Les trains omnibus ne passent pas encore, et leurs voyageurs sont transbordés par autocars. On évalue les dégâts à un million de francs environ.

L'examen de la voie a permis de constater que le déraillement a dû commencer dès le passage à niveau.

(La vue panoramique présentée ici dans les pages 2 et 3 donne l'exact reflet de la catastrophe. Ce document a été réalisé par Michel Perrenoud, du Centre-Photo de la « Tribune de Lausanne ».)

EN PAYS VAUDOIS

Après une catastrophe sans victime

UNE PERFORMANCE DES CFF

(AT) — En moins de 37 heures, les équipes de spécialistes des CFF ont réussi à relever les wagons, à rétablir la conduite aérienne et à remettre en état les voies, à l'aide de grues puissantes ou de petites pompes élévatrices très efficaces. Pour remettre sur roues certains wagons, il a suffi de 15 minutes ; pour d'autres, le travail a été beaucoup plus long à cause de la structure de la voie.

Depuis 14 h., mercredi, les trains passent au lancer, c'est-à-dire pantographes baissés, sur les deux voies ; dans la soirée de mercredi, la ligne de contact électrique a été rétablie pour les deux voies et le trafic est normal. Un beau succès à l'actif des équipes CFF.

S
DO
Un
de l
qu'el
cana
que,
par
d'un
De
méd
deux
men
une
et
com
pab
mis
rel

Le service technique des CFF livre les conclusions de l'enquête sur l'accident de 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.