

Un déraillement sur le P.-B.

Samedi soir, les personnes qui attendaient le dernier train à la Golisse eurent la désagréable surprise de voir le convoi s'arrêter brusquement au tournant situé au-dessus du cimetière et s'y immobiliser. Voici ce qui s'était passé. Sous la pression du convoi, la neige accumulée petit à petit contre les rails et s'y entassant, un léger écartement se produisit et la machine, ainsi que les wagons, roulèrent un certain nombre de mètres sur le ballast.

Sitôt que le mécanicien se rendit compte de ce qui se passait, il freina violemment, et le convoi put s'arrêter avant de se renverser, ce qui aurait pu naturellement avoir de très graves conséquences. Le convoi immobilisé, il ne resta plus aux voyageurs, une quarantaine environ, que la solution de se rendre à pied à leur domicile, et jamais sans doute, la défaillance du train ne leur fut plus sensible, car la bise glacée qui soufflait ne rendait pas précisément agréable une promenade hivernale, si courte soit-elle.

Cependant, le personnel du train se mettait immédiatement à l'œuvre. Il ne fallait naturellement pas songer à soulever les 60 tonnes que représente la locomotive avec des moyens de fortune. M. Dufaux, chef d'exploitation du P. B., qui se trouvait sur la machine au moment de l'accident, avisa aussitôt le dépôt de Lausanne afin qu'il envoie une équipe de secours. A 2 h 15 du matin, le wagon de secours et des spécialistes en matière de déraillement arrivaient sur les lieux. Ils installèrent un fort réflecteur à acétylène devant la machine et se mirent immédiatement au travail. Certes, le froid et la bise ne contribuaient pas à faciliter la tâche. Des habitations heureusement proches, on apporta des bidons de thé et de café afin de réchauffer les travailleurs. L'équipe était sous les ordres de MM. Corthésy, chef du dépôt de Lausanne, et Rochat, chef de district à Vallorbe.

Dans la matinée, la nouvelle du déraillement s'étant répandue, quelques curieux arrivèrent sur la place de l'accident. Mais la froidure contribua à restreindre le nombre de ceux-ci. Le travail de l'équipe fut certaine-

ment intéressant à suivre. Le gros œuvre consistait surtout à remettre la locomotive sur rails. Pauvre locomotive, elle faisait une bien triste figure de ferraille inutile. Elle ressemblait, la beauté en moins, à l'albatros de Beaudelaire, immobilisé sur les planches du navire. Hors de ses voies, elle n'était qu'un poids mort et encombrant.

Pour réaliser leur tâche, les hommes d'équipe mirent en action 4 crics hydrauliques et soulevèrent la machine de quelques décimètres, puis ils la reposèrent sur des plaques à glissières disposées aux quatre coins. Cela fait, il n'y eut qu'à manœuvrer ces plaques pour déplacer la locomotive, et le tour fut joué. Cependant, ce qu'un instant suffit à expliquer, il fallut douze heures pour le faire. La machine une fois sur les rails et en ordre de marche, ce fut un jeu d'enfant de tirer les quatre wagons de leur immobilité. A 17 heures, avec une prudente lenteur, et s'ouvrant avec peine un chemin dans la neige, le convoi gagnait Le Sentier et la machine s'en allait jusqu'au Brassus.

Cependant, le travail de remise en état n'était point terminé, et, dès lundi, une équipe d'une quarantaine d'hommes s'occupait à changer les 140 m. d'évoies détériorées. La bise étant tombée, le travail en fut grandement facilité, et alors que dimanche après-midi, on ne comptait pas pouvoir circuler avant la fin de la semaine, mardi à 16 h. déjà, tous les dommages étaient réparés, et le trafic normal pouvait recommencer.

La carence du service ferroviaire en hiver, aurait provoqué, il y a quelques années, de sérieux inconvénients pour le trafic voyageur et postal. Le P.-B. fit l'expérience une fois de plus que l'on a parfois besoin d'un plus petit que soi. En effet, les voitures de l'A. V. J. purent assurer presque complètement le service dimanche soir, soit au départ du Sentier soit au départ du Pont. Quelques voyageurs seulement durent retarder leur voyage. Tout cela put s'accomplir grâce à l'excellence de la route ouverte par le triangle de l'A. V. J.

Lundi MM. Wiesendanger, ingénieur, représentant du Département fédéral des chemins de fer, et Fonjallaz, ingénieur de la voie des C. F. F., vinrent se rendre compte de l'accident et visiter les lieux.

Il nous reste maintenant à féliciter tous ceux qui, malgré le froid (on a mesuré -15°) ont travaillé avec diligence et intelligence à réparer les dommages. Il faut souhaiter qu'un accident semblable ne se reproduise pas de sitôt. Du reste, il y a fort longtemps qu'aucune mésaventure de cette importance n'avait été enregistrée sur la ligne.

