

QUAND LE RAIL GAGNE UN

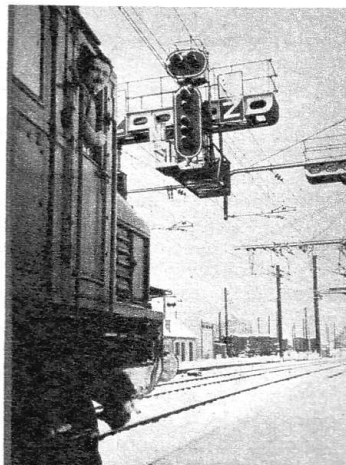


Aux rigueurs exceptionnelles de ces jours de fin d'année, le chemin de fer, on le sait, a opposé des moyens exceptionnels; alliés à la conscience et au courage des hommes et à une organisation bien rodée, ils ont permis à la SNCF de remporter la bataille.

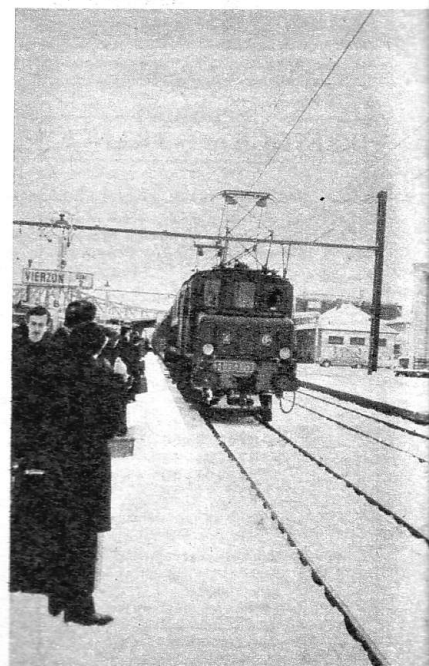
Nous avons déjà eu l'occasion de nous en faire largement l'écho. Mais nos correspondants, dès qu'ils le purent, nous ont fait parvenir des témoignages de ces jours au cours desquels le Rail et ceux qui le servent ont assuré, de manière exemplaire, leur service. En voici quelques-uns...

Quelques témoignages de n

à Vierzon...



Sous l'œil vigilant du conducteur...



... Les voyageurs s'apprêtent à rejoindre Paris.



Le brasero de nos grands-pères a fait des adeptes parmi la jeune génération...

(Photos Y.M.T.)

à Grenoble...

Si la vallée du Rhône fut la plus touchée, le Bas-Dauphiné ne fut pas épargné. La capitale des Alpes elle-même fut recouverte par 35 centimètres de neige en une nuit, ce qui est assez rare, Grenoble se trouvant seulement à 214 mètres d'altitude malgré les hautes montagnes qui l'entourent.

Les arrivées s'effectuèrent sans trop de difficultés et des milliers de voyageurs parvinrent à Grenoble par des trains supplémentaires : sept pour la journée du 23 décembre et quatre pour celle du 24 décembre.

C'est le 27 décembre que les éléments commencèrent à se déchaîner. Sous un caprice du temps les conditions atmosphériques se détériorèrent rapidement et les vallées disparurent sous un épais tapis blanc qui

paralysait les axes de circulation. Au petit matin du 28 décembre, la voie impaire de la ligne ferroviaire de la vallée du Rhône fut interrompue entre Lyon et Valence. De nombreux trains furent alors déviés sur Grenoble. C'est le cas de 13 grands rapides, les 19, 921, 153, SMY, 421, SM, YM, 63, 1901, 61, FR, 17 et SR. Jamais la gare de Grenoble ne connut une telle effervescence en quelques heures, et d'y voir des trains comme le « Flandres-Riviera » ou « Le Phocéen », était un événement.

Les cheminots qui s'étaient mobilisés immédiatement pour lutter contre le fléau virent leurs efforts récompensés et le trafic fut rétabli en un temps record dans la même matinée.

Pour le grand retour, les vacanciers qui étaient venus très nombreux en voitures, apprirent ainsi que le train restait de loin le meilleur moyen de transport.

Les convois de la S.N.C.F. furent alors pris d'assaut et la gare de Grenoble fut envahie par une foule innombrable en quête d'un train qui aura rarement été autant

apprécié. Sur Paris, où la majeure partie du public désirait se rendre, on notait huit trains supplémentaires à la date du 2 janvier et cinq rames le lendemain.

La neige commence à peine de tomber, mais elle tient déjà dans les rues de Grenoble.



BATAILLE (suite)

Correspondants

à Paris - Salon de la navigation de plaisance

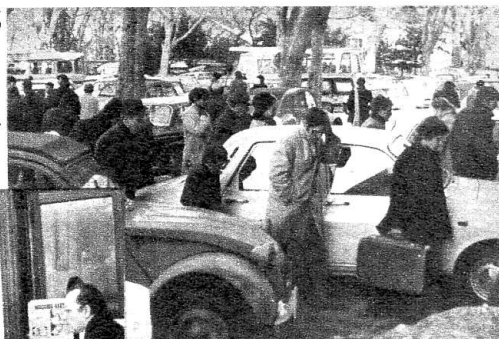


(Photo Roca.)

Ah ! si Apollo 33 S avait connu le chemin de fer !...

à Avignon...

(Photos Long.)



Les voitures devenues inutiles...

...les voyageurs ont envahi le bureau des renseignements de la gare...



à Valence...

« Il neigeait, il neigeait toujours. » Lundi matin (28 décembre) la couche mesurait 70 cm. Plus au sud, vers Montélimar et Pierrelatte, le mistral avait provoqué de nombreuses congères interdisant toutes circulations. L'électricité avait été coupée dans plusieurs agglomérations.

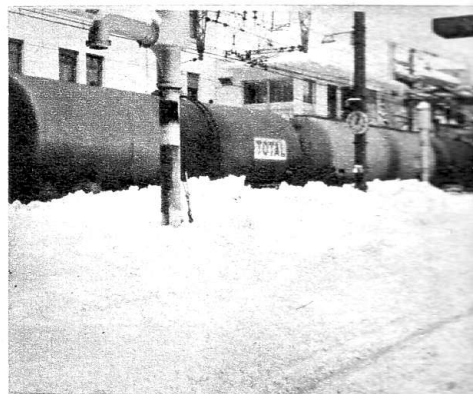
On sait que dans la nuit, au nord de la gare de Tain-l'Hermitage, une masse de neige avait interrompu la circulation des trains se dirigeant vers Marseille et qu'il avait fallu faire appel à un chasse-neige de Chambéry pour dégager la voie, pendant que les trains à destination du sud étaient détournés par Grenoble au départ de Lyon.

Pendant ce temps, les équipes V.B. appliquaient les consignes de neige et, aidées des entreprises, tentaient de dégager les aiguilles des grandes gares, afin d'assurer la circulation des trains sur les itinéraires prioritaires.

Et voilà que mardi, dans la journée, la neige réapparaît, annulant tout le travail de déblaiement qui avait été fait. Mercredi matin, la couche qui n'avait pas été touchée atteignait 90 cm. Une telle couche n'avait pas été enregistrée dans la région depuis l'hiver 1917-1918. Alors, on a fait appel à l'armée, aux pompiers de Lyon, à toutes les entreprises disponibles pour déblayer les aiguilles, les transmissions, les trottoirs. Les cours des gares étaient dégagées avec des moyens mécaniques puissants. Les pédales d'annonce des passages à niveau ou de bloc de voie unique ont dû être dégagées afin de pouvoir reprendre le service normal dans les meilleurs délais, et même assurer au



Chaque voiture abandonnée devant la gare de Valence forme une masse blanche.



La masse imposante de neige sur les quais.



(Photos Darnaud.)

Malgré la neige, les trains roulent.

maximum le surplus de trafic occasionné par l'afflux des « sinistrés de la neige ».

Henri DARNAUD.

Mais ces trains archicomblés ne purent prendre tout le monde et nombreux furent les voyageurs qui durent remettre leur retour aux jours suivants, bien que tout

le matériel disponible de la S.N.C.F. ait été mis en circulation.

Les trains autos-couchettes « Grenoble - Paris » furent complets pendant plusieurs jours.

Il en a été de même pour les voitures directes « Grenoble-Bruxelles » et pour les trains CG, GC, GR, RG, 1838, GM, MG et surtout le GH ; ce dernier,

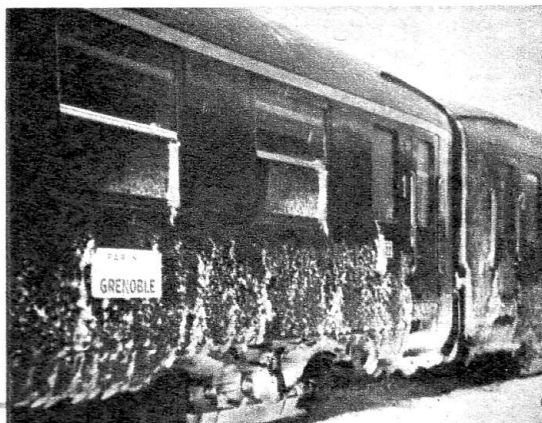
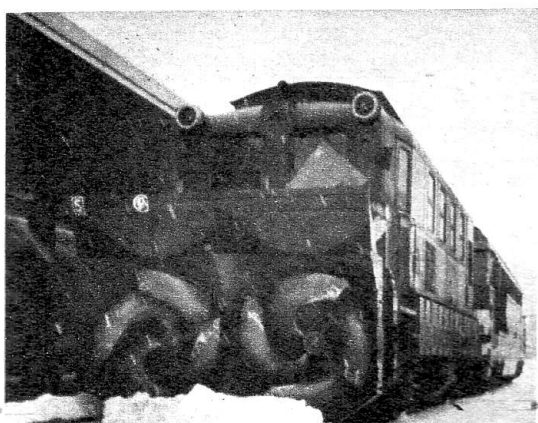
connaissant un succès croissant, comme en service d'été, gagnerait d'ailleurs beaucoup à être maintenu toute l'année.

Pour en revenir aux intempéries, il faut noter que, si à Grenoble la neige fut un problème, le gel en fut un bien plus important. En effet, le thermomètre descendit jusqu'à — 27°, fait unique pour la région. On peut dès lors imaginer facilement les difficultés rencontrées pour l'entretien de la signalisation, du matériel et des voies. Malgré ce froid intense, les cheminots s'employèrent, à l'aide de chalumeaux, à dégeler les aiguilles, les sabots de freins des voitures, etc. Tout le personnel fit preuve d'un dévouement, d'une maîtrise et, souvent, d'un courage exemplaires, afin de maintenir en état de bon fonctionnement ce chemin de fer qui, une fois de plus, s'avéra indispensable.

William LACHENAL.

Passage inhabituel en gare de Grenoble, celui du chasse-neige de Chambéry, tracté par une 67 000, venant de la vallée du Rhône et rejoignant son dépôt.

Effet de neige et de gel.



(Photos N. Lachenal.)