

Des guides de voyage pour découvrir un pays avec les yeux des femmes qui y vivent

Lausanne et région, page 23



ODILE MEYLAN

A Payerne, un couple d'artisans fait des prouesses avec le zinc

Broye, page 26



OLIVIER ALLENSPACH

# Vaud & régions

Vaud  
Lausanne & région  
Riviera-Chablais  
Nord vaudois-Broye  
La Côte

## Déraillement

# Cinq étapes pour rouvrir la ligne du pied du Jura

Les derniers wagons accidentés ont été évacués hier à Daillens. Les travaux de remise en état dureront des jours

Mathieu Signorelli

Enlever des wagons, ressouder quelques rails et faire rouler des trains? Non, réparer les dégâts provoqués par le déraillement de cinq wagons de produits chimiques, ce week-end à Daillens, n'est pas aussi simple. Premièrement, il aura fallu six jours pour que les deux derniers wagons puissent être vidés et évacués hier vers Monthey. En parallèle à l'enquête de la police qui se poursuit, il s'agit désormais de commencer à dépolluer le site. 5000 à 6000 tonnes de terre devront être évacuées (lire ci-dessous).

Mais pour les CFF aussi, le défi est de taille depuis l'interruption totale du trafic samedi. Les travaux sont bourrés d'incertitudes et aucune date n'est donnée pour faire à nouveau passer des trains progressivement. C'est dans les sous-sols de l'un de leurs bâtiments de l'avenue de la Gare, à Lausanne, que les CFF ont aménagé une salle de travail dédiée à la gestion de la remise en état des voies à Daillens. Au mur: une gigantesque *timelime* de plus de 6 mètres de long. Détails du défi en plusieurs étapes.

### 1. La préparation

Les premières mesures prises par les CFF ont débuté samedi. «Avec trois aiguillages arrachés par les wagons et totalement hors service, nous avons directement dû en commander de nouveaux à l'un de nos ateliers en Suisse alémanique», explique Marc Winter, chef de région auprès de CFF Infrastructure. «Nous n'en avons enlevé que deux dans la nuit de mercredi à jeudi, nos équipes n'ayant pas obtenu auparavant le feu vert pour accéder à la zone la plus critique.» Le premier nouvel aiguillage est arrivé hier soir. Le deuxième sera sur place ce soir.

Quinze kilomètres de nouveaux câbles électriques ont aussi dû être commandés. Arrachés par les wagons ou attaqués par les produits chimiques, ces câbles relient un petit local technique aux installations de sécurité (comme les signaux des aiguillages), sur un tronçon de plusieurs centaines de mètres.

### 2. La voie vers Yverdon

Objectif désormais: remettre en service la voie vers Yverdon, celle sur laquelle le train ne roulait pas,

## Les dommages et les étapes de la remise en services des voies



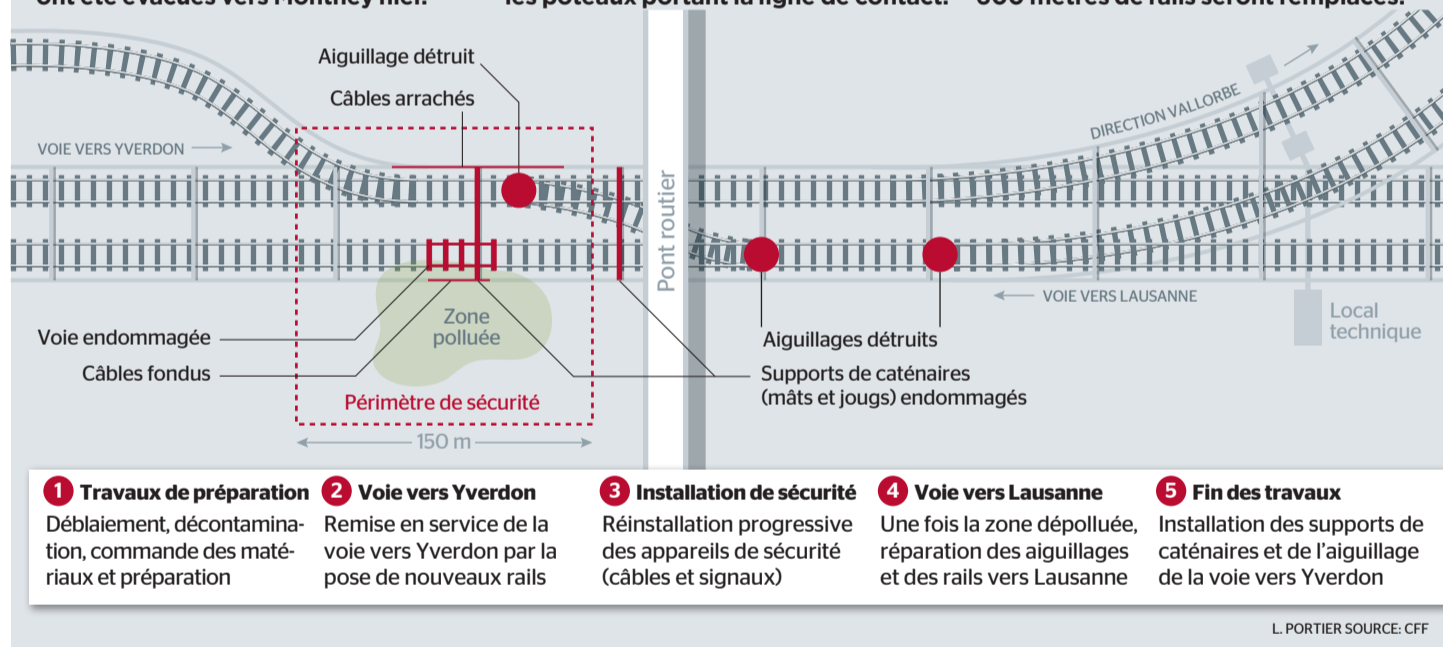
Les deux derniers wagons accidentés ont été évacués vers Monthey hier.



Une installation provisoire remplacera les poteaux portant la ligne de contact.



Outre les aiguillages, environ 600 mètres de rails seront remplacés.



mais dont un aiguillage est inutilisable. Les CFF le remplaceront par de simples rails tout droits. «Cela permettra de rétablir dans un premier temps la circulation dans les deux sens sur une seule des deux voies, explique Marc Winter. Une installation provisoire sera mise en place pour soutenir la ligne de contact, car certains mâts qui la soutenaient ont été arrachés. Nous ne pouvons pas effectuer une réparation définitive pour l'instant, car les bases de ces mâts se situent en zone critique (ndlr: la zone contaminée).»

### 3. Les installations de sécurité

Le trafic se fera donc sur une

seule voie durant un certain temps, avec un rythme évidemment limité. Les installations de sécurité, dont une partie devrait se trouver en zone critique, seront remises en place dans une phase ultérieure. D'ici là, les mécaniciens des locomotives devront conduire à vue, à une vitesse maximale de 40 km/h, de Cossonay à Eclépens.

### 4. La voie vers Lausanne

Et la deuxième voie, celle où roulait le train accidenté en direction de Lausanne, quand sera-t-elle réparée? Difficile à dire. La zone doit d'abord être dépolluée.

Deux options se présentent pour l'instant: la réparer après la voie vers Yverdon, ou en parallèle si possible. Mais cette deuxième possibilité entraînerait à nouveau une interruption partielle du trafic. La ligne de Vallorbe, elle aussi, devra attendre pour être remise en service. L'aiguillage qui la relie à la ligne Lausanne-Yverdon est en parfait état, mais une partie des installations de sa ligne de contact se situe en zone critique.

### 5. La fin des travaux

La voie vers Lausanne sera alors rouverte, mais les travaux ne se-

ront pas finir. Les CFF devront encore remplacer les installations provisoires mises en place, dont les mâts des lignes de contacts, et placer l'aiguillage définitif sur la ligne vers Yverdon. «Nous le ferons dans les semaines à venir, explique Marc Winter. Ces travaux se feront de nuit. Les voyageurs ne s'en rendront pas compte.»



Toutes les dernières infos sur l'accident sur [daillens.24heures.ch](http://daillens.24heures.ch)

## Des milliers de tonnes de terre polluée

Les équipes de secours ont pu enlever hier les deux derniers wagons encore accidentés à Eclépens. Ils ont été acheminés à Monthey (quatre par la route et un par le rail) et restent à disposition des enquêteurs. Les investigations se poursuivent encore.

Outre la remise en état de la ligne effectuée par les CFF, l'un des autres buts maintenant est de

dépolluer la zone. Des analyses par forage entre 6 et 20 mètres de profondeur diront si la nappe phréatique a été atteinte par des produits chimiques échappés des wagons. Un autre défi sera d'évacuer la terre polluée. «Selon nos estimations, au maximum 3000 m<sup>3</sup> ont été touchés, ce qui correspond à un poids de 5000 à 6000 tonnes», explique Sylvain Rodriguez, chef de la Direction de

l'environnement industriel, urbain et rural de l'Administration cantonale vaudoise.

Les terres contaminées seront enlevées par dégrappage, c'est-à-dire couche par couche. Plusieurs options restent ouvertes pour leur élimination. Outre l'exportation, il existe notamment l'incinération en cimenterie. Dans ce genre de cas, le but est de privilégier les solutions qui

impliquent le moins de transport. La décision exacte devrait être connue d'ici à lundi.

C'est ce lundi également que Jacqueline de Quattro, conseillère d'Etat libérale-radical à la tête du Département du territoire et de l'environnement, a prévu de se rendre sur place. Outre les spécialistes autour du chantier, elle devrait y rencontrer les autorités locales.

## Pincé à 240 km/h sur l'A1 en Golf trafiquée

Le chauffard avait dépassé en trombe une voiture banalisée de la gendarmerie: 20 mois de prison avec sursis et 2000 francs d'amende

Résigné, timide, poli, propre sur lui, le Vaudois de 27 ans qui attend d'être jugé par le Tribunal correctionnel de Lausanne n'a pas vraiment le profil d'un fou du volant ou d'un voyou. Difficile de l'imaginer agrippé au volant de sa VW Golf GTI noire au moteur gonflé à bloc au petit matin d'une journée de week-end d'Ascension en 2013. Légèrement alcoolisé (on lui mesurera 0,73‰), il dépasse en trombe une patrouille de gendarmes en voiture banalisée sur l'A9 en direction de Lausanne, plante sur les freins à l'approche d'un radar, réaccélère jusqu'à 180 km/h.

«Depuis 2013, un tel excès de vitesse est passible de 1 an de prison au moins»

Sans réaliser qu'il est suivi, il emprunte à 70 km/h la bretelle de raccordement de l'A1 à l'échangeur de Villars-Sainte-Croix, file en direction d'Yverdon, écrase à nouveau le champignon jusqu'à 180 km/h. Une vitesse qu'il maintient jusqu'à la hauteur de la jonction de Cossonay, et qu'il augmente ensuite à 240 km/h pendant environ cinq kilomètres, jusqu'à la jonction de La Sarraz. Là, il se calme à peine, s'en tient à un 180 km/h sur la chaussée détrempée. L'histoire s'arrête sur l'aire de repos de Bavois, où il est interpellé.

Son permis de conduire est saisi. De même que sa voiture, dotée de modifications non autorisées destinées à en augmenter les performances, et de plus chaussée de pneumatiques avant dont le profil est inférieur au minimum de 1,6 millimètre toléré par la loi.

Depuis le 1er janvier 2013, un tel dépassement de vitesse est passible de 1 an de prison au moins. Pour cette folle équipée en VW Golf maquillée ainsi qu'un gros excès de vitesse à moto avant l'entrée en vigueur de Via sicura, la procureure demande 20 mois de prison, avec sursis étant donné l'absence d'antécédents pénaux de l'intéressé. Ainsi qu'une amende de 2000 francs.

Qu'advient-il de son véhicule? En pareil cas, la loi autorise la justice de le conserver pour le vendre ou le détruire. Celui-ci est aujourd'hui en piteux état après avoir croupi à la fourrière. Il sera probablement rendu à son propriétaire. Non par bonté d'âme, mais pour qu'il le vende pour s'acquitter de frais de justice qu'il est incapable de régler avec son maigre salaire de caissier.

G.-M.B.