

Un nouveau festival du film de comédie va voir le jour cet automne à Vevey

Riviera-Chablais, page 24



CHANTAL DERVEY

A l'étroit dans ses murs, l'hôpital d'Yverdon va pouvoir respirer à Y-Parc

Nord vaudois-Broye, page 25



OLIVIER ALLESPACH

# Vaud & régions

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

## Déraillement de Daillens

# Des pièces de wagon tombées sont à l'origine de l'accident

**Des pièces de roulement et de suspension qui se sont détachées ont provoqué le déraillement. L'infrastructure CFF pas en cause**

Jérôme Ducret

C'est comme un jeu des familles grandeur nature, où il faut trouver quelles pièces appartiennent à quel wagon. Les spécialistes du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) ont livré hier leurs premières conclusions sur le déraillement d'un convoi de marchandises de 22 wagons de CFF Cargo à Daillens. Cinq wagons, qui transportaient des substances polluantes et potentiellement dangereuses, se sont ainsi renversés dans la nuit de vendredi à samedi. «Nous avons retrouvé, quelques centaines de mètres avant le lieu de l'accident, sur la gauche de la voie, des pièces issues des organes de roulement des wagons 18 à 22, plus précisément des axes de roues et des suspensions, détaille Philippe Thürler, du SESE. Nous ne savons pas encore quelles pièces appartenaient à quels wagons.»

Le procureur en charge de l'enquête attend donc encore les conclusions du SESE avant de tenter d'établir les responsabilités de l'ensemble des acteurs de cet événement.

Le SESE précise aussi que la vitesse du convoi, soit 100 km/h à cet endroit, était appropriée et que l'infrastructure des CFF n'est pas en cause. Philippe Thürler ajoute que les appareils automatiques de contrôle placés sur l'ensemble du réseau ferroviaire, qui peuvent par exemple détecter des échauffements anormaux sur un train ou des fuites de produits chimiques, «ne pouvaient pas détecter ce qui s'est produit».

La sécurité du site vis-à-vis des personnes a été très vite garantie, explique pour sa part Denis Froidevaux, chef d'intervention. Quant à la pollution, Denis Froidevaux et Sylvain Rodriguez, le représentant de la Direction générale de l'environnement du Canton de Vaud, déclarent qu'elle a été circonscrite. C'est principalement de l'acide sulfurique (les quelque 25 tonnes de la citerne concernée) qui s'est répandu dans le sol. Les analyses des eaux de surface n'ont pas montré de contamination jusqu'à présent, de même pour la nappe phréatique, en sous-sol, qui est surveillée de près.



La décontamination et l'évacuation des wagons-citernes ont commencé sur le site de l'accident. PHOTOS LAURENT GILLIÉRON/KEYSTONE

«Nous ne savons pas encore jusqu'à quelle profondeur les terres ont été souillées», continue Denis Froidevaux. L'information aura un impact direct sur les usagers du train, puisque les CFF ne pourront commencer les travaux de remise en état des voies que lorsque les terres en question auront été évacuées. Il faudra compter environ vingt-quatre heures dès ce mo-

ment-là pour une reprise partielle du service, annonce Frédéric Revaz, porte-parole du transporteur (lire ci-contre).

### Contrôles inopinés

Du côté de CFF Cargo, Nicolas Perrin, directeur, annonce que les wagons accidentés n'appartiennent pas à son entreprise. La responsabilité première du contrôle



de l'état de ces véhicules incombe à leur propriétaire. CFF Cargo procède cependant à une «inspection uniquement visuelle» de chaque convoi par des collaborateurs «expérimentés» avant chaque trajet. L'autorité de surveillance est l'Office fédéral des transports (OFT). Sa chargée de communication Florence Pictet indique que l'OFT mène des contrôles inopi-

nés sur l'ensemble du réseau. «Leur nombre est en progression constante, nous avons ainsi vérifié 7100 wagons l'an dernier», déclare-t-elle.

**Notre dossier consacré à l'accident chimique**  
daillens.24heures.ch

## Double passage à Lausanne

Depuis la fermeture du tronçon Yverdon-Cossonay à la suite du déraillement de Daillens, les trains de marchandises qui passaient par là sont détournés par la ligne de la Broye ou par Berne-Fribourg. Selon CFF Cargo, le transport des citernes de matières dangereuses passe désormais quasi exclusivement par ce second parcours. Avant l'accident, les citernes venant de Zurich ou de Bâle et destinées au Valais passaient déjà au travers de la gare de Lausanne, mais, en ce moment, elles font deux passages. Un premier en provenance de Fribourg, puis un second après un demi-tour effectué le plus souvent à la gare de triage de Denges. Les responsables de CFF Cargo expliquent que ces convois passent sur la voie 1 à Lausanne, sans traverser d'aiguillage, à une vitesse réduite. Des mesures de sécurité adoptées après un autre déraillement de train «dangereux», qui s'était justement produit à la gare de Lausanne en 1994. Les CFF annoncent réfléchir à imposer des standards plus contraignants en termes de sécurité pour l'ensemble des produits dits dangereux transportés par le rail en Suisse.

## Perturbations

**Yverdon-Lausanne** La ligne reste interrompue pour une durée d'environ quelques jours. Les CFF ne peuvent pas être plus précis, les travaux de remise en état des voies ne pouvant pas encore commencer.

**Des bus** Entre les gares d'Yverdon-les-Bains et de Cossonay, ils assurent le remplacement des trains, avec des trajets un peu plus longs. Les CFF ont rajouté des véhicules dès mardi dernier et vont conserver ainsi le dispositif pour l'instant.

**Neuchâtel** Les voyageurs sont priés de passer par Berne, avec un temps de parcours plus long.

**Reprise** Les CFF vont remettre en service d'abord une seule des deux voies de la ligne accidentée, vingt-quatre heures après le début des travaux de remise en état.

## Réactions de l'industrie

Les citernes de produits dangereux étaient destinées au site CIMO à Monthey, où ceux-ci auraient dû être pris en charge par des industries du secteur chimique. Nathalie Vernaz, de Syngenta, qui dit s'exprimer «pour l'ensemble du site chimique de Monthey, qui comprend encore d'autres sociétés comme par exemple BASF», explique quel est leur usage.

Selon elle, l'acide chlorhydrique ou sulfurique, la soude caustique (un détergent) et le méthylènedianiline, que contenaient quatre des wagons accidentés, «sont des composants de base de notre industrie, qui sont utilisés dans une

multitude d'applications». «Ils étaient sous la responsabilité du transporteur et des propriétaires des wagons, jusqu'à ce que nous les réceptionnions», précise-t-elle.

Contrairement à ce qui a été évoqué pour le chlore, elle ajoute qu'il n'est «pas possible» de produire ces substances sur le site valaisan, dans les quantités nécessaires. «D'abord, ces substances ne sont pas utilisées qu'à Monthey, mais dans plusieurs autres sites en Suisse, et puis, toutes proportions gardées, c'est un peu comme si on demandait à un boulanger de produire lui-même dans son commerce la farine et le sucre.»

PUBLICITÉ

**Ouvert à Gland**  
**7 jours sur 7**  
Dimanches et jours fériés inclus  
jusqu'au 31 mai, de 9h à 18h

**SCHILLIGER**

JARDIN MAISON  
WWW.SCHILLIGER.COM