

Quand le Simplon

CATASTROPHE ▶ Les CFF et les pompiers de Brigue et environs simulent une collision entre deux trains

Textes PASCAL CLAIVAZ – Photos SACHA BITTEL

Il est 19h08 à la gare de Brigue et l'exercice commence. Selon son scénario, un train de marchandises a heurté un train de voyageurs non loin de l'entrée de l'un des deux tunnels du Simplon. Une douzaine d'aspi-

ques à gaz. On entre dans le tunnel. Le train s'arrête au troisième kilomètre depuis Brigue. C'est le lieu de l'accident. L'équipe d'électriciens procède à la mise à terre de la caténaire. A l'arrière de la composition accidentée, un feu de paraffine simule l'incen-

Dans le vieux tunnel de 1905, tout est en brique. La construction en voûte fait penser à un vieil aqueduc romain. La scène est éclairée par le projecteur du TES. Le tout est très beau et, en même temps, impressionnant. De chaque côté des wagons, il n'y a qu'un espace de

Un bon exercice

A 19h35, les pompiers ont accès aux blessés. Certains de ceux-ci ont été projetés sous les wagons endommagés. Il faut manœuvrer pour les installer sur les brancards. Ils hurlent, ils geignent, comme si c'était

QU'EST-CE QUE C'EST?

La défense d'entreprise CFF

La défense d'entreprise CFF est responsable de la protection des personnes, de l'environnement et des objets en cas d'événements graves sur les voies ou dans leurs environs immédiats.

Lors d'interventions d'importance moyenne ou mineure, elle collabore avec ses homologues locaux, par exemple les services du feu. Depuis le 1er mai 2006, la défense d'entreprise CFF s'est constituée en une organisation de métier faisant intervenir des services du feu professionnels et de renfort. Elle occupe 191 collaborateurs.

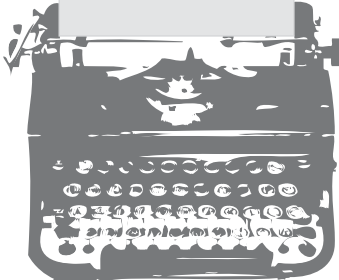
Dans toute la Suisse, 15 sites sont dotés de trains d'extinction et de sauvetage (TES). N'importe quel lieu à risque doit être accessible en 30 minutes.

Le TES est composé d'un wagon pressurisé de 60 places, destiné à l'évacuation des passagers et à l'équipement des pompiers. Il est également doté de lances d'incendie, alimentées par un réservoir d'eau de 48 000 litres. Le tout est poussé par une motrice à moteur diesel. PC

CARTE BLANCHE



à
Pascal Claivaz
JOURNALISTE
À LA RÉDACTION DE
SIERRE - HAUT-VALAIS



rants sapeurs-pompiers de Brigue jouent les blessés, dispersés dans le train ou sous le train. Trente pompiers du Service de défense d'entreprise des CFF et des pompiers de Brigue, de Naters et du Haut-Valais sont engagés. Des exercices de cette importance sont organisés une fois tous les cinq ans.

Onze trains peuvent rouler en même temps dans les deux galeries du tunnel, longues de 19,8 kilomètres chacune: cinq trains dans un sens et six dans l'autre. Les tunnels communiquent au milieu. «Il est pratiquement impossible qu'un tel choc

ait lieu», rassure le porte-parole des CFF Frédéric Revaz. «A chaque fois qu'un feu rouge est forcé, des senseurs au sol repèrent le train et l'arrêtent automatiquement.»

A 19h10, le train d'extinction et de sauvetage (TES) démarre. On ferme les portes, on pressurise le wagon et l'on enfle les mas-



Le train d'extinction et de sauvetage – rouge comme il se doit – démarre, tandis qu'à bord, les pompiers s'équipent.



die. A 19h30 arrive le rapport des explorateurs sur la situation du feu, l'importance de la fumée et de la chaleur. La fumée va du nord au sud. Mais à chaque fois qu'un train passe dans le tunnel opposé, elle change de direction et revient sur nous.

50 centimètres jusqu'à la paroi du tunnel. Les lances commencent à fonctionner. Il faut arroser le plafond. Le danger vient de là, car la chaleur se concentre en haut et fait fondre les caténaïres, les câbles et tous les supports. Tout matériel qui pourrait tomber sur les pompiers.

vrai. A 20h05 c'est fini. Tous les blessés sont évacués.

Le chef d'intervention Kurt Heynen fait la critique de l'exercice. Il note un très bon commandement, attentif aux blessures des sinistrés. Ensuite, la liste des blessés a été établie correctement par les pompiers et la police. L'ouverture des portes de wagons a été bien maîtrisée au début, mais vers la fin les sauveteurs ont manifesté un peu de fatigue. L'arrosage s'est très bien fait. Une critique: l'intervention aurait pu être un poil plus rapide. L'expert a noté des lacunes dans la progression le long du tunnel et du train avec les masques à gaz. Il répète la nécessité de progresser à deux et non tout seul. Au final, il donne la note bon à très bon à l'exercice, avec des points à améliorer.

Conclusion de Kurt Heynen: si l'on maîtrise le Simplon, le plus long tunnel ferroviaire, on peut maîtriser n'importe quel ouvrage en Suisse. Exercice terminé, c'est l'heure de la raclette.

LA VIE DES ALPAGES

LE FROMAGER QUI DÉPANNE SERIN

JEAN-YVES GABBUD

La saison estivale aurait difficilement pu commencer plus mal à Serin, l'alpage situé sur les pistes d'Anzère. Une explosion de gaz y a fait plusieurs blessés le jour de l'inalpe, le 19 juin dernier.

Une semaine après l'incident, le berger français porte encore quelques marques. «J'y ai laissé ma barbichette», raconte-t-il avec un petit sourire en coin. Ses sourcils ont également subi les assauts des flammes. Mais lui est toujours là et peut raconter.

Une autre victime a dû être hospitalisée. Elle occupait un poste incontournable dans une telle exploitation, celui de fromager. Frédéric Théler l'a remplacé pratiquement au pied levé. «Je n'avais pas prévu de faire la saison. Je me suis proposé pour dépanner pendant deux semaines environ.»

Frédéric a obtenu son CFC de fromager en confectionnant du gruyère. Plus tard, il a travaillé dans une laiterie indus-

«Ma journée commence à 5 heures. Je travaille jusqu'à 13 heures. Puis, je recommence de 16 à 22 heures»

trielle, avant de passer à autre chose. Fredo, comme l'appellent ses collègues, est un habitué des alpages.

«J'ai commencé à 13 ans, mais je ne monte pas chaque année. J'aime la montagne et les vaches, mais la vie à l'alpage est difficile.» L'isolement pèse. Le travail est rude. Les journées sont longues. «Ma journée commence à 5 heures. Je travaille jusqu'à 13 heures. Puis, je recommence de 16 heures à 22 heures.» Dimanche, Frédéric a réalisé seize pièces de fromage

avec les 640 litres de lait produits sur l'alpage de Serin.

Sur le coup de 18 heures, petit moment de pause. Il se rend devant sa fromagerie, sous une petite pluie fine avec un thermomètre qui indique un peu plus de dix degrés, pour voir la sortie du bétail que préparent ses collègues, deux Roumains, un Polonais et un Français. Les bêtes sont gardées quelques minutes devant l'écurie. Les bergers peuvent ainsi détecter les éventuelles vaches en chaleur.

Une semaine après l'inalpe, la hiérarchie dans le troupeau est établie. Aucun coup n'est échangé. Les bêtes sont calmes. Elles peuvent partir «en champ», sous le regard de quelques propriétaires, alors que Frédéric Théler rejoint ses fromages.



Frédéric Théler assure l'intérim à l'alpage de Serin après l'explosion de gaz qui a envoyé le fromager à l'hôpital.

LE NOUVELLISTE

