

L'accident de train en Belgique relance le débat sur la sécurité du rail.



Image source : Belga/AFP

Et si cela se passait chez nous, sur la rive droite du Rhône ?

Quelles seraient les conséquences d'un accident similaire sur cette ligne construite en 1879 ? Celle-ci traverse le cœur de nombreux villages avec des écoles à moins de 10 mètres. D'autre part, des milliers d'élèves sont concentrés dans les lycées, à moins de 400 mètres de la voie, entre Vienne (Isère) et Saint-Romain-en-Gal (Rhône).

Quelles seraient les responsabilités des Elus, des Préfets, des Ministres des transports qui se succèdent, qui s'entêtent, qui s'acharnent depuis des années à vouloir maintenir le projet du CFAL⁽¹⁾ le plus dangereux pour les populations du sud de l'agglomération Lyonnaise ?

Il existe un autre projet (LGV⁽²⁾ - Valloire), soutenu par les associations de riverains et par de nombreux élus, en particulier Monsieur Georges FENECH député de la 11^{ème} circonscription du Rhône.

Oui, il est encore temps d'agir : vous pouvez nous envoyer un email valide à srd69@laposte.net, soit pour adhérer, ou nous permettre de vous contacter et vous envoyer des informations sur l'actualité de nos actions.

L'association Sauvegarde Rive Droite (SRD)

(1) CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

(2) LGV : Ligne Grande Vitesse

[Cliquez pour retourner à l'article](#)

L'accident de train en Belgique relance le débat sur la sécurité du rail

L'accident de train transportant des produits toxiques, qui aurait pu se transformer en catastrophe au lourd bilan samedi en Belgique, relance la question de la sécurité du rail en Europe.

Une personne a trouvé la mort et 33 ont été hospitalisées samedi près de Gand (nord) après le déraillement et l'explosion de plusieurs wagons-citernes contenant un produit chimique liquide inflammable et très toxique, selon le dernier bilan publié dimanche par les autorités.

Le conducteur a reconnu qu'il roulait plus vite que la limite imposée lorsqu'il a engagé son train dans un aiguillage après une zone de travaux.

L'accident s'est produit dans la nuit vers 02H00 locales entre les localités de Schellebelle et Wetteren.

L'Escaut coule à proximité. Six des treize wagons du train ont déraillé et deux se sont couchés.

Le choc a provoqué une explosion, puis une lame de flammes s'est propagée sur plusieurs centaines de mètres. Le feu a pris dans trois citernes transportant de l'acrylonitrile, utilisé pour les matières plastiques. Le gaz dégagé est proche du cyanure, ont indiqué les experts. L'acrylonitrile est classé produit dangereux dont il faut impérativement éviter l'infiltration dans les cours d'eau et les égouts.

L'alerte a été immédiatement donnée par le conducteur et un plan catastrophe a été déclenché. Un périmètre de sécurité de 500 mètres autour du lieu de l'accident a été établi et quelque 500 riverains ont été évacués.

Les autorités ont rapidement annoncé maîtriser la situation. Mais lorsque le gouverneur de la province a annoncé samedi après-midi qu'il y avait deux morts et 14 blessés, il a jeté un froid et semé le doute sur l'ampleur de la catastrophe.

Le bilan a été ensuite révisé à un mort et 33 personnes hospitalisées.

L'acrylonitrile s'est en effet introduit dans les égouts, et des gaz toxiques dégagés en réaction chimique ont atteint des zones situées à un kilomètre de l'accident qui n'avaient pas été évacuées, a expliqué le ministre de l'Intérieur, Joëlle Milquet.

Des doutes subsistent donc quand les autorités assurent que tout danger est désormais écarté, que l'Escaut n'a pas été pollué et que les mesures pour contrôler la qualité de l'air donnent de bon résultats. Une question commence à se poser: que se serait-il passé si l'accident s'était produit non pas dans une zone peu habitée, mais un peu plus loin, à la périphérie de la grande ville Gand, destination du train?

L'accident de Schellebelle est le troisième à impliquer des trains transportant des produits toxiques depuis mai 2012 en Belgique.

La sécurité du rail fait débat dans l'Union européenne depuis l'ouverture du transport du fret à la concurrence. Le Commissaire européen aux Transports, Siim Kallas, qui tente de forcer la libéralisation complète du transport ferroviaire, ne manquera pas d'être interrogé sur les questions posées par cet accident.

Le rail assure le transport de 20% des produits chimiques, et "80 à 90% d'entre eux sont dangereux en raison de leur inflammabilité, de leur toxicité et de leur réactivité", souligne l'Union des industries chimiques (UIC). De véritables bombes toxiques circulent ainsi sur les voies ferrées de l'UE, le plus souvent la nuit pour des raisons de sécurité.

Source : Belga/AFP

[Cliquez pour retourner à l'article](#)