

EUROCAT

Grand spectacle à Montzen



Un exercice international de catastrophe. Une année entière de préparation. Des centaines d'hommes et de véhicules venus de trois pays. Un grand spectacle à la Spielberg. Des ministres sur le terrain, dans une nuée de journalistes et d'invités. C'était tout ça, Eurocat, joué à Montzen les 1^{er} et 2 septembre dernier.

SINCE

Un exercice – une simulation, si vous préférez – c'est toujours du cinéma. Il y faut donc un scénario. Voici ce que nos amis allemands avaient concocté.

Vendredi 1^{er} septembre : un ouragan dévaste une bonne partie de la Belgique et touche fort la région des trois frontières. Tous les services de secours belges disponibles sont mobilisés. La ligne Liège-Cologne est coupée, mais son trafic assuré grâce à une déviation par la gare de formation de Montzen.

Samedi 2 : le sort s'acharne sur la région. A 10 heures, en gare de Montzen, un train de voyageurs percute une rame de marchandises chargée notamment de produits dangereux. Et là, suivez bien : c'est l'apocalypse. Un wagon de gaz propane explose et bote le feu à des wagons fermés chargés de nitrate d'ammonium. Un malheur n'arrivant jamais seul, un nuage de chlore, terriblement toxique, s'échappe par une

fissure provoquée par le choc à son wagon citerne. Ce gigantesque sinistre met d'autant plus en péril les 180 à 200 voyageurs traumatisés ou blessés plus ou moins graves emprisonnés dans cinq voitures.

L'horreur tient du record imbattable car :

□ La commune de Plombières n'est pas en mesure de faire face ;

□ Les émanations toxiques menacent plus de 250 000 habitants dans un rayon de 10 kilomètres ;

□ Et pour tout dire, voilà une accumulation de malchances qui rendrait sceptique même un statisticien en phase dépressive.

Tout cela – heureusement – n'est que l'argument d'un service organisé pour tester la collaboration entre les services de secours de trois pays liés par des accords d'assistance : Belgique, Allemagne et Hollande.

Eurocat a pour objectif de tester l'efficacité et la collaboration entre les services de secours de trois pays liés par des accords d'assistance : Belgique, Allemagne et Hollande.

LE ROLE DU CHEMIN DE FER

Les scénaristes du projet et leurs patrons, les ministres de l'Intérieur, se sont tournés vers le chemin de fer pour planter le décor de la simulation. C'était évidemment plus simple :

- Que sur une route nationale : entraves à la circulation, difficulté de concentrer de manière apparemment logique autant de périls...
- Qu'avec un grand nombre de particuliers installés sur un tout autre site : on négocie plus facilement avec un partenaire unique; le chemin de fer étant structuré hiérarchiquement comme les services d'incendie, la protection civile et la Croix-Rouge, les promoteurs avaient l'avantage de parler un langage compréhensible par tous les partenaires.

Reste que nous n'étions pas si heureux de nous prêter à cette simulation : une nuée de journalistes allait montrer au public des images spectaculaires d'une catastrophe ferroviaire. De là à associer « chemin de fer » à « insécurité »... Ce n'était pas bon pour notre image.

Mais comme nous voulons toujours affiner notre propre « plan catastrophe », tant qu'à faire...

Rendez-vous fut donc pris à Montzen, le 1^{er} septembre pour un exercice théorique (catastrophe sur papier) et le 2 pour la simulation réelle en présence de 300 invités. On continue? Allons-y.

MONTZEN, 2 SEPTEMBRE 89

9 heures : sur une voie désaffectée, à l'écart du trafic normal, est placé le matériel roulant prêté par la DB :

- Deux wagons citernes théoriquement chargés de chlore (l'un est fissuré);
- Huit wagons fermés à deux essieux bourrés de bois et de paille (le nitrate d'ammonium); l'un d'eux a même été déraillé;
- Parmi ces wagons fermés, une citerne de propane (qui doit sauter, selon le scénario);
- Et cinq voitures à voyageurs déglinguées, où prennent place des figurants grimés (mercurochrome et confiture de groseilles), nantis chacun d'une consigne particulière. Le décor est en place, ainsi que les caméras de notre cellule vidéo, qui va produire un petit film destiné à la formation professionnelle.

9 h 30 : des spécialistes allemands boutent le feu aux wagons fermés, lancent des fumigènes de couleur (pour faire plus réaliste) et branchent sur la citerne fissurée un générateur de fumée (le chlore est lâché).

MOTEUR, ON TOURNE!

A l'heure prévue par le scénario, le PC central déclenche l'action, en même temps qu'arrivent sur le site les invités (spécialistes du secours) et la presse : rédacteurs, photographes, équipes de TV des trois pays.

Les wagons en feu dégagent déjà une bonne chaleur – mais une infecte odeur.

Le spectacle devient vite captivant. Les pompiers arrosent l'incendie et placent un rideau d'eau pour protéger la rame voyageurs.

Des hommes en scaphandre autonome (d'un service d'intervention contre les calamités nucléaires, biologiques et chimiques) attaquent la fuite de chlore : ils vont placer un coussin, fixé au moyen de liens élastiques, pour colmater la fissure. Par équipes de trois, ils se relaient toutes les 30 minutes et passent ensuite dans les deux camions spéciaux de décontamination – qu'ils étreignent pour la circonstance.

On s'occupe aussi des blessés. La protection civile sort son matériel de désincarcération pour découper des portes bloquées et des fenêtres du train tamponné. La Croix-Rouge évacue les voyageurs, les uns à pied, les autres sur des civières. L'équipe médicale SNCB identifie tous les blessés et oriente vers un autorail ceux qu'on peut transporter assis, vers une zone d'attente ceux qui partiront en ambulance.

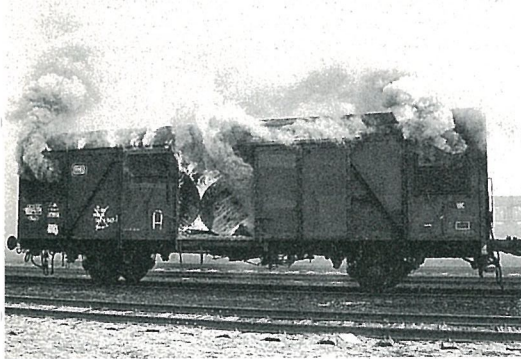
LE SON EN PLUS DE L'IMAGE

Dès l'arrivée des invités, les figurants jouent le jeu avec un art consommé. On les entend geindre, pleurer, crier. Dans une voiture dont les sauveteurs tardent à s'occuper, un jeune homme va pendant près d'une heure taper du plat de la main sur une vitre. Ailleurs, une voyageuse indemne offre aux sauveteurs (et aux invités médusés) une superbe crise de nerfs : dix pas vers la tente de la Croix-Rouge, puis une petite course de retour vers la voiture où doit encore se trouver un de ses proches, des cris perçants, et l'inévitable contagion qui gagne une autre voyageuse... Il faudra pas moins de quatre secouristes pour l'évacuer. Plus loin, sur une plate-forme ouverte, près d'une forme humaine allongée, un homme couvre d'insultes les secouristes et cheminots qui passent à sa portée. Une dame « rondlette », soutenue par un sauveteur, traverse le site à cloche-pied, la jambe barbouillée de rouge et la mine grimaçante. Un grand gars tout pâle erre parmi les blessés en attente, nanti au-dessus de l'œil d'un hématome criant de vérité.

A l'horizon, on peut voir, où le regard porte, des motards et des véhicules qui interdisent le passage, délimitant une zone de danger interdite à toute personne étrangère aux secours. Les pompiers allemands, arrivés après les Hollandais, vont puiser l'eau dans un cours d'eau à trois kilomètres de là : pas de simulacre dans leur cas, ils doivent pomper leurs 4 000 litres à la minute pour éteindre le véritable incendie. Et sur tout le site, mélangés aux spectateurs, des spécialistes prennent régulièrement des mesures de la contamination de l'air par des produits toxiques.



SCENS



SCENS



SCENS



SCENS



SCENS

COUPEZ!

Midi : on rembarque les invités pour une conférence de presse du ministre de l'Intérieur. La fuite de chlore a pu être colmatée.

Midi trente : les pompiers ont maîtrisé le feu, et les colonnes d'intervention convergent vers un entrepôt où la roulante de la Croix-Rouge va servir une collation aux quelques centaines de secouristes et de blessés revenus à la pleine santé.

Le rideau tombe sur la catastrophe. Mais les coulisses bourdonnent encore.

A Montzen, le chef de gare et son personnel poussent un grand ouf. Demain, on évacuera le matériel sinistré et le site sera propre : la Croix-Rouge allemande a collecté canettes, gobelets et autres débris tout au long de l'exercice (chapeau!).

Le spectacle a été superbe : coloré (orange les pompiers allemands, blanc et vert le service médical hollandais, jaune les scaphandriers de lutte chimique, rouge et blanc les véhicules d'incendie...), animé (cris des blessés, quelques coups de sirènes, craquements du feu), impressionnant, pour toutes les raisons citées et cette vilaine pensée qu'un jour, on pourrait le vivre « pour de vrai ».

Dans l'ombre se jouait une partie importante, sur trois plans :

- La qualité de la collaboration internationale;
- L'affinement du plan de secours de la SNCB;
- La dédramatisation d'une sensationnelle catastrophe ferroviaire.

Sur le point 1, tout le monde aura pu lire dans la presse les conclusions tirées par le ministre : essentiellement un problème « linguistique », chaque pays ayant sa propre terminologie.

Pour le point 3, nous avons distribué une brochure de huit pages sur la sécurité du système ferroviaire et un communiqué insistant sur la marge (énorme) entre l'exercice et la réalité, le tout publié aussi dans

Informations SNCB en septembre. Pour notre soulagement, dans les jours suivants, la presse, avec beaucoup de perspicacité, n'a pas crié haro sur le baudet. Quant au point 2, la cellule « sécurité » des Services généraux s'en est bien occupée. Ses spécialistes ont parcouru le site en permanence, pour observer les manœuvres, détecter les hiatus, vérifier point par point comment notre plan « OS » entre dans le concret. L'exercice n'aura pas été inutile : aujourd'hui, grâce à ce travail discret, nous sommes plus armés qu'hier pour affronter le pire.

La conclusion de cette simulation est plutôt favorable : seul le problème linguistique est à reconsidérer.

