

Baulmes

Le déraillement est dû à une erreur de conception qui touche d'autres trains



On avait frôlé le drame ferroviaire le 2 octobre au matin: le train fou avait dévalé la pente depuis Sainte-Croix et rasé un convoi de passagers. Selon les experts, les freins de ces véhicules, qui équipent encore deux compagnies vaudoises, présentent des anomalies.

Le train fou qui avait dévalé la ligne Sainte-Croix-Yverdon cachait une erreur vieille de 30 ans. Elle concerne en tout cinq motrices

Erwan Le Bec

Un «déficit de sécurité important». C'est la conclusion du rapport intermédiaire du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) sur l'accident ferroviaire de Baulmes. Et le diagnostic est grave. Il dépasse le déraillement de ce train fou qui, le 2 octobre dernier, s'était soudain arrêté peu après Sainte-Croix avant de dévaler à vide plus de 6 km de pente. Il avait fini par dérailler dans le vide, miraculeusement sans faire de victime.

Ce que révèle l'enquête, c'est une anomalie de conception datant des années 1980, présente sur les automotrices conçues alors par les Ateliers mécaniques de Vevey. Une simple valve a été mal placée dans cinq locomotives

Be 4/4, qui équipent encore la compagnie Travys, dans le Nord vaudois, et le Bière-Apples-Morges (BAM), à La Côte.

Nommée A14, cette valve normalement située dans le réseau pneumatique des automotrices doit permettre d'enclencher rapidement le freinage d'urgence des convois ferroviaires. Or, son mauvais emplacement dans ces cinq véhicules vaudois empêche l'alimentation en air du dispositif pneumatique. Ce qui met rapidement hors d'usage les portes, le sifflet du train et, pire, les freins.

«Conjonction de facteurs»

«Ce sont des trains uniques en Suisse», réagit Daniel Reymond, directeur de Travys. Pour en arriver à cet accident, il a fallu une conjonction de facteurs. C'est une première en trente-cinq ans. Dès réception du rapport d'enquête, l'Office fédéral des transports va émettre des consignes aux compagnies concernées. L'importance et le coût des travaux de modification sont encore inconnus. Comme d'ailleurs qui les réalisera: le constructeur a été vendu en 1992.

Du côté du BAM, des directives doivent rapidement être données

«Ce sont des trains uniques en Suisse»

Daniel Reymond Directeur de la compagnie Travys

aux mécaniciens. «En cas de panne, il suffit d'éviter certaines manipulations», rassure le directeur, François Gatabin. En ce qui concerne Travys, «la composition des trains a déjà été modifiée. Les convois circulent avec un véhicule pilote moderne. Et sur un train il y a maintenant trois freins automatiques. Le risque a été divisé par mille.»

Reste que personne, pour l'heure, n'explique cette erreur de conception. Il s'agissait à l'époque des premiers trains conçus en série par les ateliers veveysans. «Ce qui est étrange, c'est que ce système pneumatique a dû recevoir l'aval des experts de l'Office fédéral des transports pour rouler, s'étonne un spécialiste ferroviaire. Normalement, ces trains doivent pouvoir tenir à l'arrêt sur une forte pente pendant trente minutes au moins.»

Le rapport fédéral ajoute que d'autres irrégularités ont dû avoir

lieu pour provoquer l'accident de Baulmes. Il pointe également du doigt un problème de réglage du «poids-frein», soit le calcul fait par le constructeur permettant d'arrêter le train sur une distance donnée. «Nous nous en sommes rendu compte en faisant des tests avec une automotrice similaire, explique Philippe Thürler, enquêteur du SESE. Mais impossible de dire s'il y a un lien avec le déraillement de Baulmes. Nous n'avons pas encore pu inspecter le véhicule de tête du convoi accidenté, qui est toujours sur place.»

Part humaine

Autre inconnue: la raison pour laquelle le convoi de Travys s'était soudain arrêté peu après Sainte-Croix. Avant de repartir sans son conducteur, sorti sur les voies. «Il semble qu'un élément n'ait pas été correctement enclenché lors de la prise de service, lâche aujourd'hui Daniel Reymond. Le mécanicien a ensuite été induit en erreur par le système. Dans ce cas précis, son diagnostic était erroné.» Ce cheminot, un ancien des CFF pourtant expérimenté, doit passer des tests avant de reprendre du service.

Atelier pointé du doigt dans l'accident de Dailens

Eclats de crépi tombant sur des pièces nettoyées, roulements remontés dans des logements encore humides ou particules métalliques présentes dans de la graisse pourtant fraîche. Voilà ce qu'ont découvert le 28 octobre les inspecteurs du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) lors de leur visite d'un atelier de maintenance allemand. Celui-là même qui avait réalisé l'entretien de la boîte d'essieu défectueuse ayant causé l'accident ferroviaire de Dailens le 25 avril dernier. Une entreprise pourtant certifiée par l'European Railway Agency.

Dans leur rapport intermédiaire publié hier sur Internet, les spécialistes du SESE estiment que «ces défauts de qualité dans la maintenance peuvent toucher un nombre considérable de boîtes d'essieux actuellement en service et qu'ils constituent un déficit de sécurité latent». Ils recommandent donc à l'Office fédéral des transports (OFT) «d'informer les propriétaires de wagons entretenus par cette entreprise, afin que ces derniers puissent procéder à des contrôles et au besoin prendre les mesures correctives adéquates».

«Nous avons immédiatement demandé la liste des détenteurs de wagons et devrions la recevoir ces prochains jours, complète Florence Pictet, porte-parole de l'OFT. L'entreprise a aussi reçu l'ordre de vérifier sa façon de travailler et d'étudier des mesures pour remédier aux problèmes relevés, puis de nous en informer.» Des démarches dont est tenue au courant l'autorité allemande de surveillance des chemins de fer.

Du côté des CFF, on affirme suivre le dossier «avec attention», mais on se refuse à tout commentaire supplémentaire. Et pour cause: les Chemins de fer fédéraux entretiennent eux-mêmes leur matériel et n'ont confié aucun travail à l'entreprise incriminée.

Pour mémoire, le vingtième des 22 wagons d'un train de

merchandises circulant le 25 avril entre Bâle et Lausanne avait perdu une partie des pièces de ses organes de roulement sur la commune de Dailens, provoquant son déraillement 500 mètres plus loin. Quatre autres wagons avaient été entraînés, avec pour conséquence le dispersement dans la nature de 25 tonnes d'acide sulfurique et de 3000 litres de soude caustique. Le trafic ferroviaire avait dû être interrompu plusieurs jours pour permettre l'évacuation des véhicules accidentés, la réparation des infrastructures et la dépollution du site.

Sylvain Muller

Inquiétudes

Le rapport publié hier a suscité chez la conseillère d'Etat Nuria Gorrite «une vive inquiétude» qui lui fait dénoncer «un vrai problème de traçabilité et de démultiplication des acteurs et des responsabilités».

Jeudi, dans une réponse à une interpellation, le Conseil d'Etat révélait qu'il avait formulé plusieurs propositions à la conseillère fédérale Doris Leuthard pour améliorer la sécurité en matière de transport de marchandises dangereuses. Il demande de renforcer la responsabilité des propriétaires des wagons. Il demande aussi d'augmenter pour les convois dangereux le prix des sillons ferroviaires, cette redevance versée à la Confédération par les compagnies de chemin de fer pour circuler sur le réseau. En outre, le gouvernement souhaite que les entreprises faisant transporter des substances dangereuses soumettent les trains de marchandises à destination de leurs sites industriels à des exigences plus élevées que les normes européennes en vigueur, sur une base volontaire. **S.MR**

Assura réintègre près de 200 médecins sur ses listes

Un arrêt du Tribunal fédéral a fait plier l'assureur, qui excluait de ses listes de médecins de famille les généralistes ayant un autre titre de spécialiste

Après des années de combat, c'est une victoire pour près de 200 généralistes vaudois comme pour la Société vaudoise de médecine (SVM). Désormais, Assura ne pourra plus exclure de ses listes de médecins de famille les généralistes titulaires d'un double titre. «Cette décision met fin à l'arbitraire et redresse une situation jusque-là inéquitable pour les médecins concernés et problématique

«Cette décision met fin à l'arbitraire et redresse une situation jusque-là inéquitable pour les médecins concernés et problématique pour les patients»

Société vaudoise de médecine

pour les patients», a réagi hier la SVM dans un communiqué de presse.

Fin septembre, le Tribunal fédéral donnait raison à un médecin neuchâtelois qui était exclu des listes de médecins de famille. Pour rappel, ce modèle permet de diminuer la prime d'assurance-maladie de base à condition que l'assuré s'engage à consulter un généraliste en premier lieu. Sous prétexte que ce médecin neuchâtelois avait également le titre d'allergologue, Assura refusait que des patients le choisissent comme médecin de famille. L'argument: il aurait ainsi facturé trop cher ses prestations de médecin généraliste. La justice en a jugé autre-

ment et estimé que la pratique d'Assura était arbitraire et discriminatoire.

A la suite de cette décision, Assura a indiqué que cela ne concernait que ce cas précis et qu'elle devait examiner l'étendue de l'application de la décision de la Cour. La Société vaudoise de médecine a alors formellement interpellé Assura afin qu'elle applique cette décision à tous les médecins de famille ayant un double titre. Hier, elle se réjouissait donc d'apprendre que l'assureur mettait fin à cette pratique en relevant qu'il aura fallu la persévérance d'un médecin et de son avocat, et les revendications de la SVM et de groupements de médecins. **P.B.**

Naissances



Christen **AYDAN**
4 novembre 2015 à 12 h 57

Lacerda Soares **ALEXIA**
6 novembre 2015 à 19 h 05

Simos **ZACHARIE, JEAN**
7 novembre 2015 à 13 h 13

Alessandro **SELMA**
9 novembre 2015 à 8 h 00

Privat **OLIVIA, CHARLOTTE**
10 novembre 2015 à 16 h 52

Tél. 021 641 31 20
www.lasource.ch