

# La facture de l'accident de train chimique dépasse les 10 millions

## Daillens

**Les CFF ont transmis la note au propriétaire du wagon qui a perdu une pièce d'essieu en avril 2015. Un rapport final confirme la cause du drame**

Quatre wagons renversés; 25 tonnes d'acide sulfurique et trois tonnes de soude caustique échappées des citernes. L'image de l'accident ferroviaire de Daillens, le 25 avril 2015 à 2 h 54, a marqué les esprits. Le rapport final du Service suisse d'enquête et de sécurité (SESE), publié hier, confirme la cause du drame: la perte de la boîte d'essieu avant-gauche du vingtième wagon, contenant la soude caustique, sur les vingt-deux qui composaient le convoi.

A la mi-novembre 2015, le SESE mettait en cause l'atelier de maintenance allemand qui s'était occupé de la pièce défectueuse. Les conclusions finales confirment. Un montage effectué de manière incorrecte, en 2011, a abouti à la dégradation du système de suspension et, pour finir, au déraillement.

La catastrophe a un coût qui dépasse les 10 millions de francs. La facture a été transmise au pro-

priétaire du wagon, VTG Deutschland, à Hambourg (Allemagne). Un montant de 9 millions couvre l'ensemble des travaux de remise en état ainsi que les bus de remplacement mis à disposition des passagers de la ligne coupée. Les CFF ont en outre remboursé 1,1 million de francs à l'Etat de Vaud pour les frais d'intervention (pompiers, protection civile, police).

Parallèlement au règlement financier, l'enquête pénale se poursuit. Le procureur chargé du dossier, Eric Reynaud, attend un rapport de gendarmerie. «Je vais ensuite déposer une demande d'entraide judiciaire en Allemagne», annonce-t-il. Les investigations se dirigent vers l'atelier de maintenance mis en cause par le SESE: «L'objectif est de voir s'il est possible d'identifier des responsables directs à l'origine de l'accident», déclare le magistrat.

Les CFF, eux, affirment avoir pris des mesures. La vitesse des trains dangereux est limitée, depuis l'an dernier, à 80 km/h au lieu de 100 km/h. «Les informations rassemblées par les installations de contrôle des trains seront désormais analysées de manière plus précise», déclare Frédéric Revaz, porte-parole. «Si les instal-

lations automatiques détectent plusieurs irrégularités à un wagon, celui-ci est retiré du réseau CFF à titre préventif», ajoute-t-il.

Le SESE émet toutefois plusieurs recommandations, transmises à l'Office fédéral des transports (OFT). Il préconise la création d'un catalogue des défauts, sur le plan international, afin de permettre aux détenteurs des wagons d'interpréter correctement les résultats des contrôles.

La certification des ateliers de maintenance doit être améliorée. «Le système de certification actuel fonctionne sur la base de principes économiques qui prévalent souvent au détriment de la sécurité», estime le rapport. Le «travail en atelier» a ainsi été examiné par un organisme privé lié aux propriétaires de wagons. C'est conforme aux règles. Mais pour le SESE, ces contrôles doivent être menés par les autorités publiques. Le rapport demande encore une amélioration des contrôles des suspensions. Il préconise aussi la suppression des repères placés le long des aiguillages qui servent à en contrôler la géométrie: en cas d'accident, ils trouvent les citernes. Remplacés par le GPS, ils sont inutiles. Les CFF se sont engagés à les éliminer. **Philippe Maspoli**