

L'entretien des wagons soumis à un audit externe

CFF Après le tragique accident qui a coûté la vie à un contrôleur à Baden, la sécurité de la fermeture des portes sera renforcée. L'Office fédéral des transports met la pression sur les CFF

BERNARD WUTHRICH, BERNE

[@BdWuthrich](#)

Le tragique accident qui a coûté la vie à un contrôleur CFF le 4 août à Baden a déclenché une onde de choc dans le pays. Le quinquagénaire s'est retrouvé coincé dans la portière au moment du départ du convoi, sans que le mécanicien s'en aperçoive. Le mécanisme anti-pincement qui doit empêcher la fermeture de la porte en présence d'un obstacle n'a pas fonctionné. Or, le témoin lumineux indiquant au conducteur qu'une porte était restée ouverte s'est éteint. Celui-ci a donc mis son convoi en mouvement, traînant la malheureuse victime le long du quai.

Premier rapport intermédiaire

Les CFF ont rapidement décidé de vérifier les 493 voitures de type VU IV – celui sur lequel s'est produit l'accident. Le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) a publié mercredi un premier rapport intermédiaire. Il a recommandé à l'Office fédéral des transports (OFT) d'exiger des CFF qu'ils remplacent le dispositif anti-pincement pneumatique, qui date des années 1980 et 1990, ainsi que le signallement du verrouillage au mécanicien par des systèmes plus sûrs et plus modernes. L'OFT a transmis vendredi ces deux revendications aux CFF et exigé que l'organisation et les processus d'entretien des véhicules soient soumis à un audit externe.

512 défauts détectés après coup

Cette exigence est la conséquence des contrôles spéciaux mis en route après le drame du 4 août. Comme l'a indiqué vendredi le patron des CFF, Andreas Meyer, les opérations de contrôle répondent à des prescriptions précises. Les portes sont vérifiées tous les sept à dix jours, un check-up plus approfondi est effectué tous les soixante jours et des examens encore plus approfondis tous les 240 jours. Or, les contrôles spéciaux entrepris depuis l'accident sur 384 des 493 véhicules VU IV, soit sur 1536 portières, ont fait apparaître 512 défauts. La plupart sont minimes: ils concernent des joints, des câbles ou des pièces sans effet sur la sécurité. Mais

66 problèmes sont apparus sur les dispositifs anti-pincement, dont sept ne fonctionnaient pas. Andreas Meyer promet de tout entreprendre pour «améliorer la détection précoce des défauts». L'OFT a cependant été surpris par le nombre de défauts qui sont passés inaperçus lors des contrôles ordinaires. C'est pour cela qu'il veut une expertise externe.

Du côté du personnel, on pointe du doigt un manque d'effectifs, qui serait la conséquence du programme de restructuration nommé RailFit 20/30. Le Syndicat du personnel des transports (SEV) espère que l'audit externe permettra de «faire la lumière sur le manque de personnel qui règne dans l'entretien». Chef de la division Voyageurs des CFF, Toni Häne assure qu'il n'y a «aucun lien avec RailFit. Au contraire, nous engageons toujours plus de moyens dans la sécurité», affirme-t-il. Andreas Meyer insiste aussi sur ce point: «La sécurité est une priorité absolue.»

Besoin de toute la flotte

Les défauts identifiés lors du contrôle spécial sont en principe corrigés immédiatement. Si ce n'est pas possible, les portes concernées sont bloquées. Les voyageurs et le personnel ne courent donc aucun danger, assurent de concert les CFF et l'OFT, qui ne voient aucune raison de retirer les wagons VU IV de la circulation. Cela poserait d'ailleurs des problèmes aux CFF, qui ont besoin de toute leur flotte pour compenser le retard de livraison des nouveaux trains à deux étages. Les voitures VU IV sont d'ailleurs en voie de modernisation, car elles sont censées circuler jusqu'en 2030. Les adaptations requises par le SESE et l'OFT seront réalisées, promettent les CFF. Les portes seront aussi équipées d'interrupteurs de verrouillage supplémentaires empêchant le départ du convoi si l'une d'elles reste ouverte. Mais ces transformations prennent du temps, car on ne remplace pas un système de fermeture de porte du jour au lendemain. Les travaux seront effectués d'ici à 2023 ou 2024 et coûteront 20 à 30 millions, estime Toni Häne.

Le contrôle des portières sera étendu à d'autres trains. L'OFT le demande, les CFF doivent le faire avant fin octobre. Cela concerne en particulier 232 unités EuroCity et 90 voitures InterCity. Celles-ci ont des portes plus modernes, mais analogues, ce qui justifie un examen attentif. ■