

<https://www.fenvac.org/accident-de-train-a-saint-medard-3653>



Accident de train à Saint-Médard. Le passage à niveau n'était pas prioritaire

- Revue de presse -

Publication date: mercredi 18 avril 2018

Copyright © FENVAC - Tous droits réservés

Le passage a niveau de Saint-Médard-sur-Ille, près de Rennes, était réputé dangereux. Plusieurs accidents s'y étaient produits, avant celui de 2011. Mais sa suppression ou son aménagement n'avaient pas été faits. C'est ce qui est ressorti, ce mercredi, des auditions des représentants de la SNCF et du Département, au troisième jour du procès.

La chaussée a été élargie. La maison de garde-barrière a été rasée. Un parking a été créé. Mais rien de tout cela n'avait été fait avant la collision mortelle entre un TER et un poids lourd, le 12 octobre 2011, au passage à niveau n° 11, à Saint-Médard-sur-Ille, près de Rennes.

Ce, malgré un précédent accident entre un camion et un train, en 2007, qui avait fait 40 blessés. Malgré, aussi, des recommandations adressées en décembre 2009 par un bureau d'enquêtes indépendant, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT).

« Nous avons reçu ce rapport plus de deux ans après l'accident, se défend SNCF réseau (ex-Réseau ferré de France), par la voie de son représentant. S'il y avait eu urgence, le BEA-TT aurait fait des recommandations immédiatement. »

Au troisième jour du procès, les deux prévenus, SNCF réseau et SNCF mobilités, ont été interrogés par le tribunal correctionnel de Rennes. Difficile d'y voir clair, dans la répartition des tâches entre les deux entités.

« Une langue de bois phénoménale »

En 2011, RFF, le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, avait délégué à SNCF une partie de ses missions, dont l'exploitation et la maintenance des voies et du réseau. « Si vous pouviez me parler comme si j'avais 5 ans, ce serait mieux », invite Me Catherine Glon, avocate des parties civiles. Car il faut bien, pourtant, répondre à une question essentielle : à qui incombent les missions de sécurité et de gestion du réseau ferroviaire ?

« Vous êtes venus à la barre avec une langue de bois phénoménale », reproche Me Gérard Chemla, avocat d'une des 61 parties civiles, la Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs (Fenvac). Les responsables de la SNCF concèdent qu'avant même l'accident de 2011, « le PN n° 11 est dangereux. Il nécessitait des améliorations. » Mais le passage à niveau n'était pas classé comme préoccupant.

Une réunion avait été organisée le 30 avril 2010, entre RFF, la SNCF, le conseil général et la commune de Saint-Médard, afin de se concerter sur la mise en oeuvre des recommandations du BEA-TT. Tous les travaux ne seront pas réalisés.

« Nous attendions un diagnostic de sécurité »

« Nous attendions un diagnostic de sécurité du conseil général », oppose la SNCF. « Chacun ses responsabilités, indique Christophe Martins, vice-président du conseil départemental aux infrastructures, appelé à la barre du tribunal en qualité de témoin, plus tôt dans la journée. Pour la voirie, nous avons assumé nos responsabilités, pas dans un temps record, mais nous l'avons fait. La sécurisation du passage à niveau, ce n'est pas la compétence du

Département. »

Déjà, pendant l'instruction judiciaire, RFF et le conseil général s'étaient renvoyé la responsabilité de cette inaction.

Source : Ouest France

Auteur : Angélique Cléret

Date : 18/04/2018