

Accident mortel de TGV en Alsace : Une filiale de la SNCF mise en examen pour « homicides involontaires »

mardi 19 décembre 2017, par [Thémis](#)

ENQUETE La catastrophe, premier déraillement mortel dans l'histoire du TGV français depuis sa mise en service en 1981, avait fait 11 morts et 42 blessés...

L'enquête sur le déraillement d'un TGV d'essai en Alsace en 2015 continue de progresser. Systra, la filiale de la SNCF chargée des essais ferroviaires, a été mise en examen ce mardi pour « homicides et blessures involontaires », a-t-on appris de source judiciaire.

La société a été entendue sur deux journées en tant que personne morale par le juge d'instruction. La SNCF est à son tour convoquée mercredi en vue d'une éventuelle mise en examen.

Le 14 novembre, au lendemain des attentats de Paris et Saint-Denis, ce TGV, qui effectuait sa phase de test sur le nouveau tronçon de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Strasbourg, avait déraillé à l'entrée d'une courbe de raccordement sur la commune d'Eckwersheim (Bas-Rhin), à 20 km de Strasbourg. Il avait percuté un pont avant de basculer dans la Marne.

La thèse d'« un enclenchement trop tardif du freinage » par le conducteur confirmée
La catastrophe, premier déraillement mortel dans l'histoire du TGV depuis sa mise en service en 1981, avait fait 11 morts et 42 blessés.

« Systra s'attachera à démontrer qu'elle n'a commis aucun délit », a réagi la société, précisant que « la procédure n'affecte pas le fonctionnement de l'entreprise qui poursuit ses activités normalement ».

Depuis deux ans, les juges d'instruction du pôle « Accidents collectifs » s'attachent à rechercher les responsabilités pénales dans l'accident. Ils ont déjà mis en examen en octobre 2016 deux employés de la SNCF et un salarié de Systra, pour « homicides et blessures involontaires » et des experts judiciaires ont été désignés. Le rapport qu'ils ont remis en octobre à la justice est sévère pour la SNCF et sa filiale Systra.

Dans leurs conclusions, dont a eu connaissance l'AFP, ils confirment la thèse d'« un enclenchement trop tardif du freinage » par le conducteur, salarié de la SNCF, agissant sur consigne de son supérieur, le cadre traction (CTT).

Un manque de rigueur dans l'organisation des essais pointé par les experts
Pour les experts, c'est le résultat d'un ensemble de « lacunes et de mauvaises décisions ou d'absence de décisions », en particulier d'un « manque de rigueur dans l'organisation des essais ».

La responsabilité de Systra est mise en cause en raison de sa « décision de valider » la vitesse de test de la ligne à 330 km/h (à la vitesse de conception +10 %), au lieu de 187 km/h (la vitesse d'exploitation +10 %).

Le train avait abordé une courbe à 265 km/h, alors que la vitesse prescrite pour cet essai était de 176 km/h sur cette portion. Au point de déraillement, il circulait encore à 243 km/h.

Date : 19/12/17

Auteur : AFP

Source : 20minutes