

Déraillement du TGV Est : trois salariés mis en examen pour homicides involontaires

mercredi 19 octobre 2016, par [Thémis](#)

Le drame avait causé 11 morts en novembre 2015. Les mises en examen concernent trois salariés de la SNCF et de sa filiale Systra.

L'accident, survenu le 14 novembre 2015, constitue le premier déraillement mortel d'un TGV. Trois salariés de la SNCF et de sa filiale Systra ont été mis en examen le 12 octobre pour homicides et blessures involontaires pour ce drame qui avait fait onze morts, en Alsace, a appris l'AFP de sources proches du dossier.

Les trois salariés, entendus en garde à vue lundi 10 octobre par les gendarmes de la section de recherches de Strasbourg, ont été placés sous contrôle judiciaire.

Le 14 novembre 2015 à 15 h 04, le TGV qui effectuait son dernier test sur le tronçon de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Strasbourg avait déraillé à l'entrée de la courbe de raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne classique sur la commune d'Eckwersheim (Bas-Rhin), à 20 km de Strasbourg, avant de percuter un pont.

Le train avait basculé dans le canal de la Marne au Rhin après avoir abordé une courbe à 265 km/h alors que la vitesse prévue pour cet essai était de 176 km/h, selon le rapport du BEA. Depuis près d'un an, les enquêteurs s'interrogent sur d'éventuelles failles dans la mise en œuvre de cet essai opéré dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse LGV Est européenne.

« Vitesse très excessive »

Mi-février, une note d'étape du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) avait estimé que « la vitesse très excessive de la rame d'essai » était la « cause unique » du déraillement du TGV à Eckwersheim (Bas-Rhin), qui avait fait également 42 blessés.

Depuis, un rapport d'étape de l'expertise judiciaire ordonnée par les juges est venu « conforter l'hypothèse d'une survitesse et de manquements dans le processus de freinage », a souligné mercredi une source proche du dossier.

Les experts s'étaient aussi étonnés du flou des documents qui réglementent les essais, en particulier celui qui indique que c'est au chef d'essais d'ordonner de réduire la vitesse, alors que celui-ci n'est pas dans la cabine de pilotage mais à l'arrière. « En a-t-il les moyens ? Quel peut être son temps de réaction ? »

Le rapport adressé au CHSCT déplorait aussi le « manque de rigueur » dans la chaîne de commandement, qui ne précise pas suffisamment les liens de subordination entre les employés de Systra et ceux des branches SNCF. Le cabinet Technologia précisait toutefois que les organisations des essais se sont améliorées depuis le drame.

Parmi les autres dysfonctionnements, le cabinet revient sur la présence d'invités à bord du TGV d'essai, alors que le règlement l'interdit. Dans le rapport, une photo prise dans la cabine montre que quatre personnes étaient autorisées à l'avant. Or, elles étaient sept au moment où s'est produit le déraillement, ce qui a coûté la vie à deux de ces « invités ».

Source : [lemonde.fr](#) avec AFP

Date : 19/10/2016