

Justice : 6 ans après l'accident mortel, la SNCF enfin renvoyée en procès...



Le 14 novembre 2015, l'accident survenu à Eckwersheim avait causé onze morts et 42 blessés.

Les familles des victimes ont du attendre six longues années, après l'accident ferroviaire d'Eckwersheim en 2015, pour que les responsables de la SNCF comparaissent devant les juges, dans le cadre d'une justice à deux vitesses. Pour ceux qui ne tuent personne, même avec des mots, à l'image du site d'informations Riposte Laïque, les délais de convocation devant les juges sont extrêmement rapides dès qu'une plainte est déposée. Cherchez l'erreur !

Souvenons nous : c'était le 14 novembre 2015. Vitesse excessive, freinage tardif, manque de coordination et d'anticipation des risques. L'accident du TGV Est d'essai de la SNCF cause la mort de 11 voyageurs et fait 42 blessés. Le 2

août dernier, la sentence est finalement tombée pour la SNCF, deux de ses filiales et trois de ses salariés ... Les experts ferroviaires ont conclu qu'« une vitesse excessive » et un freinage tardif étaient en cause.

Deux juges d'instruction du pôle « accidents collectifs » du tribunal judiciaire de Paris ont effectivement ordonné le 3 août un procès contre la SNCF, ses filiales ainsi que contre un conducteur principal, un cadre et un pilote pour « *blessures et homicides involontaires par maladresse, imprudence, négligence ou manquement à une obligation de sécurité* ». A ce stade plusieurs questions :

- *Quels sont les faits exacts ? Pourquoi juger en 2022 quand l'affaire se passe en 2015 ?*
- *Quel droit régit ce type d'accident et de quoi pourront être sanctionnés l'entreprise et ses salariés ?*
- *Quelles sont les fautes à prouver pour obtenir réparation ?*
- *La SNCF at-elle déjà fait l'objet de condamnation de ce type ? Comment a-t-elle été sanctionnée ? Cela est-ce suffisant ?*
- *Etc.*

Les faits : le 14 novembre 2015, 53 personnes, des salariés du monde ferroviaire et des membres de leur famille dont quatre enfants, avaient pris place à bord de la rame pour l'ultime test du tronçon de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) entre Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) et Vendenheim (Bas-Rhin). Au niveau d'Eckwersheim, à 20 km de Strasbourg, le train avait abordé une courbe à 265 km/h, très largement au-dessus des 176 km/h prévus. Il avait déraillé 200 mètres plus loin, avant de percuter un pont et de basculer dans le canal de la Marne au Rhin. Onze adultes étaient décédés et 42 personnes avaient été blessées, dont certaines grièvement, dans ce premier déraillement mortel de l'histoire du train à grande vitesse depuis sa mise en service en 1981. *«Il y a des responsabilités partout, des défauts dans toutes les parties,*

SNCF, Systra, chez les pilotes...», a considéré Nicolas Heury, fils d'une victime décédée, pour qui «ils ont tous des comptes à rendre».

Les causes et responsabilités : selon un avocat des parties civiles, contacté par téléphone, « Le manque de communication au sein de l'équipage a également été pointé par le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) qui avait remis à la justice deux rapports en février 2016 et en mai 2017. Dans leur ordonnance de 231 pages, consultée par l'AFP, les juges d'instruction listent les manquements reprochés aux sociétés : *«préparation insuffisante»* des essais de la rame en survitesse, manque d'anticipation des risques de déraillement, *«insuffisance de communication et de coordination»* entre les équipes, *«lacunes dans la formation du personnel»* chargé des essais... »

Par ailleurs, le choix du chef d'essais [de Systra](#) de pousser la rame à une vitesse maximale de 330 km/h était *«dangereux, non nécessaire et contraire aux préconisations»* et constitue *«une faute d'imprudence»*, selon les magistrats. Les trois employés avaient été mis en examen en octobre 2016, puis la SNCF et Systra en décembre 2017 et SNCF Réseau en 2019. En outre, aucune charge n'est retenue contre trois personnes ayant participé à l'organisation et la réalisation des essais [de ce TGV](#) et placées sous le statut plus favorable de témoin assisté. *«C'est une ordonnance sans surprise, un peu décevante. Les juges auraient pu laisser au tribunal le soin de juger les personnes physiques qui n'étaient pas dans le train et qui ont planifié les essais»*, a souligné Maître Gérard Chemla, avocat de plusieurs familles de victimes. Maître Gérard Chemla espère un procès *«rapidement»* qui détaillera *«l'ensemble des fautes»* qui ont été commises.

Selon le site Wikipedia, l'accident est survenu au [PK 404,0](#) de la ligne, à proximité des [viaducs](#) du [canal de la Marne au Rhin](#), dans une courbe praticable à 160 km/h permettant le raccordement avec les lignes classiques et la [gare de](#)

Vendenheim. Selon le conducteur, le train circulait à 176 km/h, la vitesse assignée par le plan de route sur ce tronçon. L'enquête interne de la SNCF révélera une entrée en courbe à une vitesse de 265 km/h, supérieure à la vitesse de renversement de la rame.

Sous l'effet centrifuge des forces d'inertie, la rame articulée de huit voitures duplex aurait basculé puis déraillé. La rame a ensuite dévalé le talus et traversé le canal. Les différentes voitures se sont dispersées dans l'espace entre les deux voies tandis que la motrice de queue s'est immobilisée dans le canal. L'arrière de la motrice de tête a également déraillé puis s'est disloqué en brisant le parapet en béton du pont. Le bogie arrière s'est encastré dans la poutre gauche du pont contre laquelle la motrice a ripé avant de finir sa course 150 m après le pont. L'huile du transformateur s'est dispersée et a pris feu.

Il aura donc fallu attendre six longues années pour obtenir le renvoi en procès de la SNCF, Systra et SNCF Réseau, ainsi que trois de leurs employés, pour « blessures et homicides involontaires par maladresse, imprudence, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ». Dans ce dossier, la justice n'est pas allée à 265 K/H comme le TGV qui a déraillé dans une courbe le 14 novembre 2015.

Francis GRUZELLE
Journaliste et écrivain
Carte de Presse 55411