

Accident de TGV : une vitesse trop élevée et trop de personnes en cabine

Par Richard Poirot(<http://www.liberation.fr/auteur/8100-richard-poirot>) — 19 novembre 2015 à 17:03 (mis à jour à 20:36)



Accident d'une rame TGV d'essai sur le nouveau tronçon de ligne TGV est, qui a tué au moins 11 personnes, à Eckwersheim, le 15 novembre. ACCORDWEB Photo Pascal Bastien pour Libération

La direction de la SNCF a dévoilé les premiers éléments de l'enquête. La survitesse est la seule cause de l'accident. Il y aura des actions disciplinaires.

➔ Accident de TGV : une vitesse trop élevée et trop de personnes en cabine

Les mots sont choisis : «*Séquence de freinage tardif.*» Telle est la cause de l'accident, samedi 14, d'un TGV lors d'une [circulation d'essai technique](http://www.liberation.fr/futurs/2015/11/15/en-alsace-le-tgv-vit-son-premier-deraillement-mortel_1413646) (http://www.liberation.fr/futurs/2015/11/15/en-alsace-le-tgv-vit-son-premier-deraillement-mortel_1413646) qui, à ce jour, a provoqué la mort de 11 personnes. Concrètement, selon les premiers éléments révélés ce jeudi par la direction de la SNCF, le train roulait trop vite, 90 km/h au-dessus de la vitesse autorisée. Erreur humaine ? Guillaume Pepy, président de la compagnie ferroviaire, refuse d'employer cette expression. Pour l'instant.

Que s'est-il passé ?

L'enquête apporte des détails sur le déroulé du drame. L'essai visait à certifier ce tronçon de ligne à grande vitesse (LGV) reliant Paris à Strasbourg. Une ligne d'une centaine de kilomètres qui devait venir s'ajouter, en avril, au tronçon de LGV existant et ainsi relier les deux villes en 1 h 48 au lieu de 2 h 20. L'accident est survenu à la sortie de cette nouvelle section rapide, juste avant le point raccordement avec la voie classique, ces derniers kilomètres qui amènent à la capitale alsacienne. Si, sur la ligne à grande vitesse, le train est monté comme prévu à 352 km/heure, la vitesse à ce point de raccordement doit normalement être bien plus basse. Sur la voie classique, elle est limitée à 160 km/h. Lors des circulations d'essai, l'équipe en charge des tests peut pousser le TGV jusqu'à la vitesse limite plus 10%, ceci afin de solliciter les équipements au maximum. Soit jusqu'à 176 km/h. Or, les boîtes noires ont enregistré une vitesse de 265 km/h au moment d'aborder la courbe de raccordement. Le TGV a entamé sa décélération «*au moins un kilomètre*» trop tard, a déclaré Guillaume Pepy. Lors du déraillement, le train roulait à 243 km/h. Il s'est déporté vers l'extérieur et a quitté les voies juste avant de s'engager sur le pont du Canal de la Marne au Rhin, sur la commune d'Eckwersheim à 12 kilomètres de la gare de Strasbourg. Le train, partie de Meuse TGV à 14 h 28, a déraillé à «*15 heures 04 minutes et 42 secondes*», précise l'enquête de la SNCF.

Pourquoi cette vitesse excessive ?

La survitesse est l'unique cause de l'accident, a précisé la compagnie. Aucune anomalie sur la rame ou sur l'infrastructure n'a été observée, selon l'audit interne [mis en ligne ce jeudi midi](http://www.sncf.com/ressources/rapport_denquete_deraillement_rame_essai_814521_sur_le_raccordement_de_la_lgv_ee_le_14_novembre_2015.pdf) (http://www.sncf.com/ressources/rapport_denquete_deraillement_rame_essai_814521_sur_le_raccordement_de_la_lgv_ee_le_14_novembre_2015.pdf).

Mais la direction n'a donné aucun élément susceptible d'expliquer dans le détail les raisons qui ont conduit le conducteur à freiner trop tard. Guillaume Pepy a parlé «*d'erreurs de comportements humains à la fois dans la cabine et dans la relation entre la cabine et la rame*». Des erreurs qui devront «*être confirmées par l'enquête*», a-t-il nuancé.

Un point déjà pose problème : il y avait 7 personnes dans la cabine de pilotage. Jacques Rapoport, président de SNCF Réseau a précisé qu'il «*n'y a pas de règle stricte*» concernant le nombre de personnes maximale autorisées lors des circulations d'essai. Reste que, selon l'audit, ce nombre élevé dans la cabine constitue des «*éléments perturbateurs*» ayant pu conduire à cet accident. Les enquêteurs évoquent «*le positionnement des présents en cabine*» qui n'aurait pas permis «*une vue optimale*», sans en dire davantage. Les responsables de la conduite du train n'ont-ils, par exemple, pas pu voir des points kilométriques, ces panneaux situés sur le côté de la voie et sur lesquels ils se basent pour adapter leur vitesse ? Le rapport parle aussi d'une «*ambiance sonore*», sans autre précision.

Si Guillaume Pepy n'incrimine encore personne, il a tout même annoncé «*des suspensions conservatoires*» après audition «*des intéressés et de leur chaîne managériale*». Des procédures disciplinaires seront aussi engagées «*dès que l'enquête le permettra*». Il a également rappelé que cet accident n'aurait pu se produire lors d'une exploitation commerciale de la ligne. En effet, lors des essais, les systèmes automatiques de sécurité sont désactivés.

Pourquoi y avait-il des enfants à bord ?

Aucune personne, autre que celles nécessaires à la bonne conduite de l'essai, n'aurait dû se trouver à bord, a rappelé le président de la SNCF dimanche dernier. Or, la rame a accueilli 53 personnes à son bord, alors que la liste dressée et validée par les responsables de l'essai, ne comportait que 49 noms. Quatre enfants et adolescents âgés de 10 à 15 ans figuraient parmi les passagers. «*Une présence imprudente*», assure Pepy, pour qui il y a eu «*un manque de rigueur dans la préparation de la liste et son contrôle*». Parmi les mesures immédiates arrêtées par la direction, il est désormais prévu d'interdire sur la liste la présence «*de personnes n'appartenant pas à l'équipe projet*». Une phrase lourde de sens. Elle valide ce que nombre de cheminots avouent : la présence de personnes non autorisées à bord de ces trains était une pratique courante, y compris durant les phases d'essai. «*Quarante-neuf personnes pour un essai, ça paraît beaucoup*», nous assure un représentant syndical. «*C'est un secret de Polichinelle*», assure un autre responsable syndical. *De nombreux collègues ont pris des non-cheminots à bord. C'est une pratique connue, même si c'est interdit.* ➔

Richard Poirot (<http://www.liberation.fr/auteur/8100-richard-poirot>)

RECOMMANDE PAR LIGATUS

CONTENU RECOMMANDE PAR LIGATUS

10 astuces pour parler n'importe quelle langue couramment !
Babel

Découvrez comment trader en 15 leçons gratuites avec Markets !
Marché risqué
Apprenez à trader !

Arrêtez les régimes inutiles !
Retrouvez votre ligne en changeant vos habitudes alimentaires
Savoir Maigrir

Comparez les prix de plus de 2710 hôtels à Paris et ECONOMISEZ jusqu'à 50%
Hôtels à Paris dès 51€

Profitez de conseils et avis de vrais patients comme vous sur
Communauté de patients

Publiez vos campagnes sur le 1er réseau Français de marketing à la performance.
Votre campagne ici

Vous êtes un annonceur et souhaitez réaliser une campagne de publicité au CPC ou au CPL ?
Communiquez sur Ligatus

Vous êtes un annonceur et souhaitez réaliser une campagne de publicité au CPC ou au CPL ?
Communiquez sur Ligatus