

LGV Est Le chef du projet LGV Est au nombre des onze victimes du déraillement du TGV d'essai à Eckwersheim

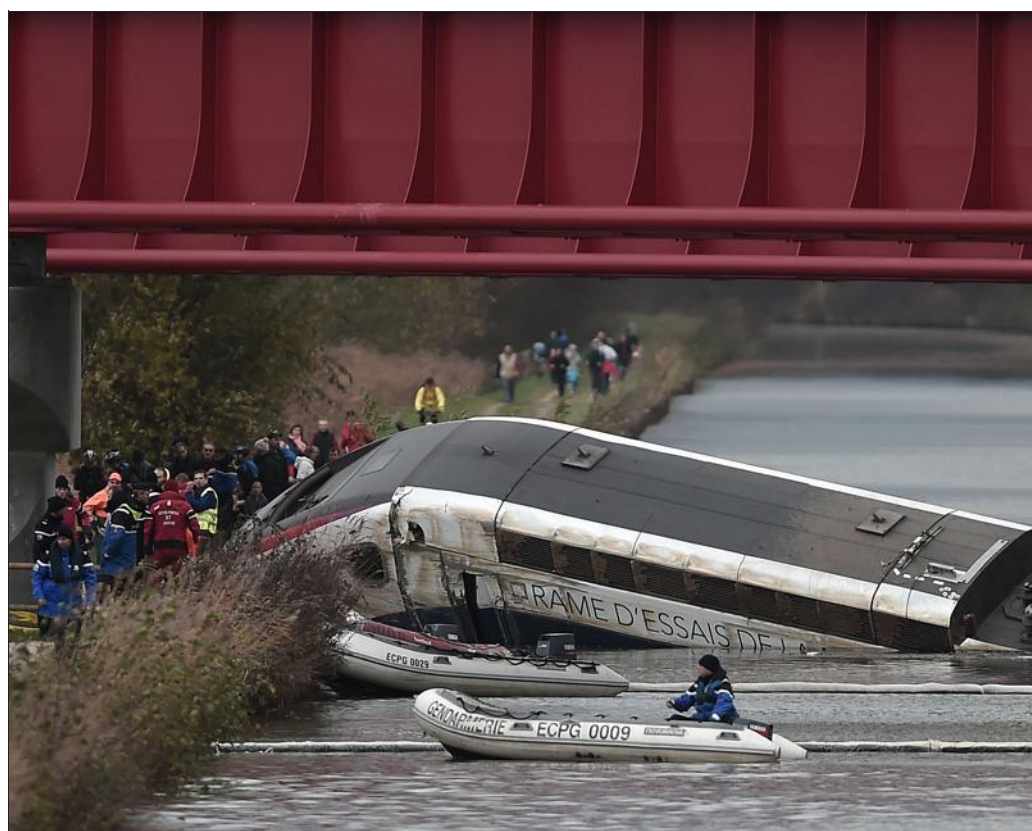
La vitesse en cause

Eckwersheim. Les premiers éléments de l'enquête interne de la SNCF, présentés hier, attribuent le déraillement de la rame d'essai du TGV à une vitesse excessive à l'entrée de la courbe d'Eckwersheim, soit 265 km/h au lieu des 176 prescrits, en raison d'un freinage tardif.

« Cet accident n'aurait jamais dû arriver ! Mais il nous faut jeter un regard lucide sur ce qui s'est passé. Nous le devons aux victimes, à leurs familles et aux Français car il y a des essais à suivre sur trois autres LGV en projet, que la sécurité est impérative et que le doute est dévastateur », a déclaré hier Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités, avant de livrer à la presse les premiers éléments du rapport d'enquête interne portant sur les causes du déraillement de la rame d'essai du TGV samedi à Eckwersheim, à 10 km au nord de la gare de Strasbourg.

« C'est dû à une séquence de freinage trop tardive »

L'examen des boîtes noires, ainsi que les témoignages des rescapés, ont permis d'établir que la rame 744 qui circulait en direction de Strasbourg était en phase de décélération après avoir atteint la pointe de 350 km/h. Le train a abordé la longue courbe permettant le raccordement au réseau classique à Vendenheim à la vitesse de 265 km/h au lieu des 176 km/h normalement prescrits à cet endroit. « C'est dû à une séquence de freinage trop tardive ! Elle aurait normalement dû être déclenchée un kilomètre plus avant », a indiqué Christian Cochet, directeur



■ La rame d'essai circulait à 265 km/h au lieu de 176 km/h.

Photo AFP

général audits et risques de la SNCF.

« Le déraillement s'est produit à 243 km/h en amont du pont sur le canal. La vitesse trop importante a conduit à un délestage des essieux situés à l'intérieur de la courbe par effet de force centrifuge, ce qui a fait basculer le train qui a quitté la plateforme », a-t-il ajouté non sans rappeler « qu'en phase d'essais les dispositifs de sécurité sont partiellement désactivés ».

Les investigations ont porté sur les différents scénarii possibles : « Elles n'ont pas permis d'identifier d'autres

causes que la vitesse. Il n'y a eu ni défaillance de l'infrastructure, ni défaillance de la rame et de sa maintenance, ni événement anormal dans la gestion de la circulation par le poste d'aiguillage », a complété M. Pepy.

Ce dernier a également pointé la présence dans le poste de conduite au moment de l'accident de sept personnes « dont deux invitées » ainsi que l'apparition « de plusieurs éléments perturbateurs ». « Il n'y avait pas d'adolescent et aucune ne figure parmi les victimes. Mais l'enquête judiciaire devra dire celles dont la pré-

sence était indispensable et celles qui ne l'étaient pas ! Il y a aussi des incohérences dans les témoignages et déclarations écrites des agents du service de conduite ». Leur audition doit permettre d'y voir plus clair car, dit-on, « les échanges au sein du poste de conduite, et ceux entre ce dernier et la rame ne sont pas enregistrés ».

Mise en service retardée

Alors que les enquêtes ouvertes par le ministère des transports et le parquet se poursuivent, le directeur du groupe SNCF a annoncé plusieurs types de mesures.

Outre le gel jusqu'à nouvel ordre des circulations d'essais sur LGV, la présence dans les rames et sur les sites d'essai de personnels n'appartenant pas à l'équipe en charge du projet est dorénavant interdite.

Un comité d'experts extérieurs à la SNCF, présidé par André-Claude Lacoste, ancien président de l'Autorité de sûreté nucléaire, a été chargé par la SNCF de faire sous six mois des recommandations visant à remettre à plat les procédures lors des essais de LGV.

Au total 53 personnes se trouvaient à bord de la rame accidentée qui achevait samedi la campagne d'essai de montée de vitesse destinée à tester la qualité de la voie de la seconde phase de la LGV Est (106 km de Baudrecourt à Vendenheim). « On déploie onze victimes adultes. Cinq sont des experts de Systra, l'entreprise d'ingénierie qui conduisait les essais, quatre sont des agents de la SNCF et deux sont des accompagnants », a précisé le président de SNCF Mobilités. Le directeur du projet LGV Est, Alain Cuccaroni, 59 ans, figure au nombre des victimes.

Concernant la date prévue de mise en service, fixée au 3 avril 2016, Jacques Rapoport, président de SNCF réseau, a confirmé hier la probabilité de son report : « La phase des essais dynamiques était la dernière avant la formation des conducteurs. On va devoir s'assurer du bon état du pont et des infrastructures à hauteur du déraillement. On ne pourra pas faire tout cela dans le planning initialement prévu. »

Xavier THIERY

Le parquet de Paris prend le relais

Strasbourg. Frédérique Porterie, procureure adjointe de Paris responsable du pôle « Accidents collectifs », s'est rendue à Strasbourg hier pour présenter les dernières avancées du dossier judiciaire de l'accident avec le procureur adjoint du parquet strasbourgeois Alexandre Chevrier.

La magistrate parisienne, qui a salué le travail de la section de recherches de Strasbourg en charge de l'enquête, a indiqué qu'« aucune piste n'était encore écartée », pas même celles du « sabotage, de

l'acte de malveillance ou du terrorisme ». Une information judiciaire « menée par des juges spécialisés » devrait être ouverte dans les prochains jours afin de mener notamment « différentes expertises sur les freins, les boîtiers de vitesse, les ordinateurs et les données enregistrées à bord ». L'instruction devra en outre établir « la liste exacte des participants au test et leur positionnement dans la rame », mais aussi « tout élément permettant de faire la lumière sur le rôle de chacun et les conditions d'em-

barquement des personnes invitées ».

Alexandre Chevrier a pour sa part indiqué que les premières investigations ont permis d'établir que « la motrice avant a quitté les rails et s'est déportée vers la gauche, où elle a percuté le parapet du pont, puis glissé contre la rambarde pour basculer » en contrebas et s'immobiliser « à environ 150 mètres de la sortie du pont », entraînant derrière elle le reste du convoi.

« La motrice s'est cassée en deux mais malgré la violence de ce choc, il n'y a eu

aucun mort » dans cette partie de la rame, ajoute-t-il. « Le bilan le plus lourd se situe dans l'avant-dernier wagon qui a percuté le mur du canal », explique le procureur adjoint de Strasbourg, confirmant la vitesse de 243 km/h « très précisément ».

« Cette vitesse inadaptée pourrait être la conséquence d'un freinage tardif », dit-il tout en jugeant « prématuré d'établir des responsabilités » à ce stade de l'enquête dans la mesure où il n'y a encore « aucune certitude

sur ce point ».

Par ailleurs, le parquet de Strasbourg a organisé hier matin, en compagnie des enquêteurs de la gendarmerie, une rencontre avec les familles des victimes pour leur faire part des avancées de l'enquête et répondre à leurs questions.

Alexandre Chevrier a confirmé le bilan actuel de onze morts et quarante-deux blessés « à des degrés divers ». Seize personnes sont toujours hospitalisées, et deux luttent encore contre la mort.

Aurélien POIVRET