

TGV : l'essai tourne au drame

Est Républicain du 15 novembre 2015



■ Le premier déraillement mortel dans l'histoire du TGV depuis sa mise en service en 1981.

Photo AFP

Samedi à Eckwersheim, près de Strasbourg, un TGV a déraillé et a terminé sa course dans l'eau d'un canal. Le bilan est lourd : 10 morts et des dizaines de blessés.

Scène dantesque sous un pont, en rase campagne. Les blessés les plus graves sont allongés sur deux rangs, entre herbe et terre battue. Ils sont une dizaine. Des visages sont en sang, et souvent couverts de poussière. Les secours s'activent auprès d'eux. Il y a des brancards, des perfusions, des minervres, et beaucoup de couvertures de survie. L'une des victimes est debout. C'est un adolescent, il doit avoir une quinzaine d'années.

Dans ce terrain herbeux d'Eckwersheim, petite commune de l'Eurométropole située au nord de Strasbourg, d'innombrables morceaux de tôle jonchent le sol. La plupart sont petits. Mais plusieurs ont la taille d'une automobile. Certains fument encore. Il y a aussi de nombreux amas de fil de fer.

On pense reconnaître les roues du train. La queue de celui-ci repose à quelques pas, dans le canal de la Marne au Rhin. On peut lire dessus : « Rame d'essais de... ». La suite de la phrase est illisible, plongée dans l'eau brunâtre.

L'autre moitié du train est disséminée à travers un terrain boueux grand comme un terrain de football. Les wagons sont couchés, disloqués, découpés ou en feu. Les pompiers en ont déjà examiné plusieurs et ont écrit dessus à la bombe « RAS » ou « Fait ». À terre, deux corps sont recouverts d'un drap blanc.

Le TGV Est, en phase de test avant la commercialisation de la deuxième tranche de la ligne à grande vitesse, circulait en direction de Strasbourg. Vers 15 h 30, il a vraisemblablement déraillé et pulvérisé le muret sur sa gauche, à l'entrée du nouveau pont qui passe au-dessus du canal, avant de dévaler le talus, de se déchirer au

sol et de s'enflammer. Quelques minutes après le drame, le secrétaire général de la préfecture du Bas-Rhin Dominique Nicolas-Jane évoque « une vitesse élevée » pour expliquer le déraillement du train. L'hypothèse terroriste, alors dans tous les esprits, semble écartée. Aucun élément matériel, en tout cas, ne vient l'accréditer. Une cellule de crise est installée dans l'école d'Eckwersheim.

Robert Pfrimmer, le maire honoraire de la commune, voit régulièrement passer les rames de test de la LGV sur ce pont. « J'ai entendu un drôle de bruit, comme un avion qui atterrit, raconte-t-il quelques minutes après les faits. Puis il y a eu un gros bruit. Une partie de la rame est allée dans le canal, une autre a brûlé. J'ai pris la voiture, et j'ai vu quelqu'un sortir de l'arrière. »

Des dizaines de secouristes sont rapidement sur place. Les hélicoptères de la sécurité civile et du Samu se posent pour prendre en charge les blessés. Celui de la gendarmerie survole le ciel. Les plongeurs du Sdis

La piste d'un attentat écartée

15 h 20, hier. Ils sont 49 à bord de la rame d'essai du TGV qui faisait la navette entre Strasbourg et Baudrecourt. Embarqués en gare de Strasbourg et au fil du trajet, il y a là des membres du personnel technique de la SNCF, qui testent la réaction du train composé de deux motrices et six wagons dans le cadre des procédures de tests en vue de la mise en circulation de la seconde phase de la ligne à grande vitesse Est européenne. Il y a aussi des cheminots conviés pour l'occasion en ce samedi après-midi, et des invités, leur famille. Des enfants sont à bord. Pour ces tests, les TGV peuvent circuler jusqu'à 350 km/h.

Soudain, pour une raison encore inexpliquée, alors qu'il circule en direction de Strasbourg à hauteur



■ Outre les dix personnes tuées, 25 blessés étaient en « urgence relative » et 12 autres en « urgence absolue », a précisé la préfecture du Bas-Rhin.

Photo DNA

(Service départemental d'incendie et de secours) se mettent à l'eau, à la recherche de victimes. Les gendarmes sortent de petites embarcations. Le personnel de la SNCF est aussi là. En se retrouvant, deux cheminots tombent dans les bras l'un de l'autre.

Le préfet Stéphane Fratacci arrive, ainsi que le procureur de la République adjoint de Strasbourg Alexandre Chevrier. Ils sont accompagnés par le général Ottavi, commandant de la région de gendarmerie d'Alsace. L'enquête est très vite confiée à la section de recherches. L'IRCGN (Institut de recherche criminelle de la gendarmerie nationale) devrait aussi intervenir, tant au niveau des investigations que de l'identification des victimes.

Une heure après le drame, le premier bilan fait état de cinq tués. Il s'alourdit en fin d'après-midi à dix morts, vingt-deux blessés légers et douze blessés graves. Cinq personnes manquent alors encore à l'appel. Le député-maire de Haguenau Claude Sturni et le vice-président du conseil départemental Etienne Wolff obser-

vent les restes du train, évoquant « un drame », « une tragédie ». « On pense aux victimes et à leurs familles », déclare sobrement le premier, alors que des membres de la Croix-Rouge arrivent à leur tour.

Vers 17 h, les opérations de secours s'achèvent. Il n'y a plus de blessé sous le pont de la LGV Est. Le jour décline, et les pompiers commencent à préparer le matériel pour la nuit. Ils installent des projecteurs qui éclairent chaque bout de train. Ce sont des dizaines de caisses qu'ils apportent sur place, depuis le grand terrain sur lequel est installé le poste de commandement. C'est là que vers 18 h 30, la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie Ségolène Royal est venue saluer gendarmes et personnel de secours. Au même moment, sur la route entre Strasbourg et Eckwersheim, d'autres véhicules, sirènes hurlantes et gyrophares allumés, continuent de se diriger vers les lieux de la pire catastrophe ferroviaire de l'histoire du TGV.

Aurélien POIVRET

d'Eckwersheim, le train heurte un ouvrage d'art sur le canal de la Marne au Rhin et déraile pour chuter lourdement sept mètres en contrebas. En une fraction de seconde, la motrice arrière et deux wagons sont plongés dans le canal.

Selon un bilan provisoire établi hier soir en présence de la ministre de l'Écologie, également chargée des Transports, Ségolène Royal, on dénombre dix personnes décédées, quelques-unes ayant été violemment projetées à l'extérieur du train. Hier soir, cinq personnes demeureraient disparues. On ne sait pas si elles sont restées coincées sous un wagon ou si elles ne sont pas montées dans le train à la dernière minute.

Concernant les causes, il est « trop

tôt pour tirer des conclusions », indique Ségolène Royal. Si au départ, des témoins ayant entendu un fort bruit, les autorités ont pu envisager la thèse d'une explosion, il s'avère que ce bruit résulterait plutôt d'un impact métallique extrêmement fort ». A priori, la piste de l'attentat est donc écartée.

Les investigations reprendront ce matin dans l'objectif de retrouver les personnes disparues, d'identifier les victimes et d'analyser les données enregistrées sur les boîtes noires, en nombre important s'agissant d'une rame de test.

La date de mise en circulation de la seconde phase de la LGV Est, prévue en avril 2016, n'est pour l'instant pas remise en cause.

E. V.