

Accident d'Eckwersheim : un procès pour l'exemple ?

Le procès de l'accident ferroviaire d'Eckwersheim s'est ouvert au tribunal judiciaire de Paris (17^e) pour 33 jours d'audience, du 4 mars au 17 mai 2024.

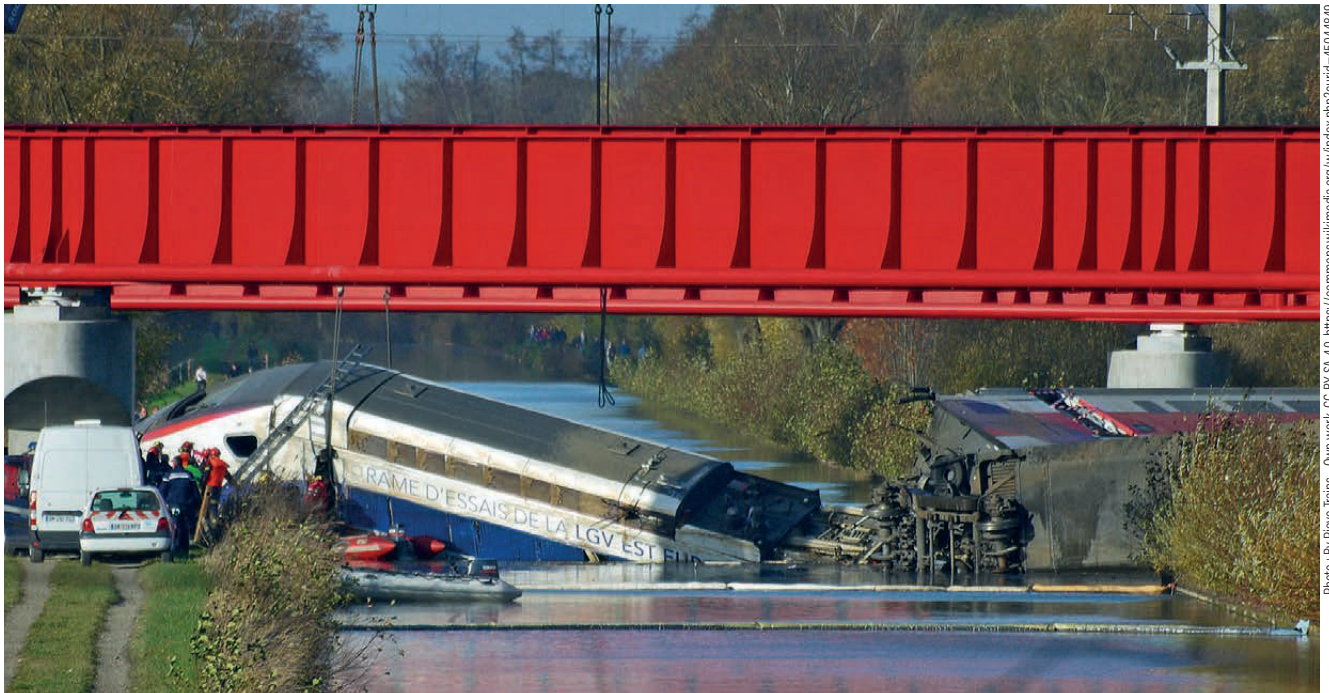


Photo - By Pierre Trains - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4604489>

“
Conduire une rame d'essai, c'est conduire sur une ligne presque inconnue...”

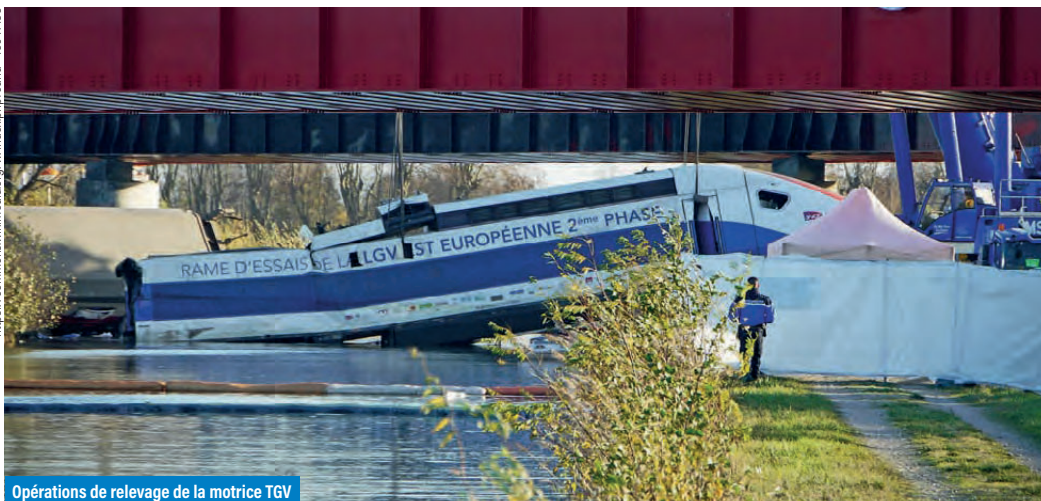
Nos pensées vont d'abord en direction des victimes et de leurs familles qui attendent de ce procès la manifestation de la vérité, près de neuf ans après l'accident. Neuf ans, soit la même durée qu'entre l'accident ferroviaire de Brétigny et son procès, au mitan de l'année 2022. Occulté par le contexte des attentats du 13 novembre 2015 à Paris, cet accident a moins « pris la lumière » médiatique que Brétigny, survenu au cœur de l'été, mais il aura durablement marqué les esprits.

16 MOIS APRÈS BRÉTIGNY, ECKWERSHEIM

La survenue d'un accident entraîne toujours la remise en cause d'un système, une recherche de la vérité qui n'a qu'un chemin et qu'un but : constater, analyser, enquêter, comprendre pour que cela ne se reproduise plus. Les accidents ferroviaires n'échappent pas à cette règle, mais par leur ampleur, leur complexité et aussi en raison de la place occupée par la SNCF dans la société française, ils charrient avec eux tout un lot

de tragédies humaines dont les fils se dénouent progressivement sur la place publique et sous le regard des médias.

D'un point de vue factuel, **l'accident ferroviaire d'Eckwersheim est un déraillement survenu sur la ligne à grande vitesse (LGV) Est européenne le 14 novembre 2015 à Eckwersheim, près de la gare de Vendenheim, à une dizaine de kilomètres au nord de Strasbourg.** Mais pour nous, cheminotes et cheminots, il est bien plus que ça. Parce qu'il survient moins de deux ans après l'accident de Brétigny, parce qu'il provoquera la mort de 11 des 53 personnes qui se trouvaient à bord de la rame d'essai, parce qu'il implique un TGV sur une LGV flambant neuve, il va ébranler d'autres piliers de l'entreprise que ceux mis à mal par Brétigny. Après la maintenance ferroviaire, la circulation sur zones denses et les lignes de desserte du territoire, c'est l'excellence opérationnelle du TGV, l'expertise des ingénieurs de la grande vitesse et la maîtrise du « geste conduite » qui vont être mises sur la sellette.



Opérations de relevage de la motrice TGV

Eckwersheim, ce sont aussi des vies qui déraillent. Il faut le redire : les hommes et les femmes du ferroviaire que représente l'UNSA-Ferroviaire sont d'abord les victimes directes de cet accident. Sur les 11 personnes décédées : 4 collègues SNCF, 1 collègue de l'Agence d'essais ferroviaires, 4 collègues de Systra, mais aussi 32 blessés avec une ITT inférieure à 3 mois et 6 blessés sans ITT.

Paradoxalement, nos adhérents et collègues sont aussi les premiers coupables désignés : à ce jour, près de neuf ans après l'accident, ce sont notamment les salariés amenés à réaliser les essais ferroviaires qui restent mis en cause, voire ont déjà été jugés dans l'inconscient collectif : « *Si un train déraile, c'est forcément le conducteur et ses collègues présents en cabine de conduite qui sont fautifs* ». La défaillance humaine de l'opérateur comme l'alpha et l'oméga de l'accident ferroviaire, on y reviendra...

UN ACCIDENT COMME AUCUN AUTRE

L'arbre des causes retenu par l'enquête judiciaire semble limpide : la rame a basculé en raison d'une vitesse excessive au regard des particularités de la voie et cette vitesse excessive est due à un freinage tardif. Tout le monde s'accorde sur ce point : ici, contrairement à Brétigny, peu de doute et pas de bataille d'experts en perspective, mais **des stratégies de défense qui vont s'opposer**. L'enquête établit en effet les fautes en lien certain avec cette cause directe : la détermination du PK (point kilométrique) de freinage et les modalités du freinage (paliers, utilisation des freins électrique et pneumatique). C'est la mise en lumière de ces éléments qui aboutit à la mise en examen des personnes physiques. Or, selon l'UNSA-Ferroviaire, ces « décisions fautives » prises par les opérateurs s'inscrivent dans un contexte :

► la décision de **valider la ligne en « vitesse de conception +10% » (soit 330 km/h) et non en « vitesse d'exploitation + 10% » (187 km/h) sur la zone de l'accident** (le CTT a par exemple essayé de s'opposer à ce choix). L'impact négatif de cette décision a été renforcé par le flou entretenu quant à la nécessité de maintenir cette vitesse sur tout ou partie de la zone pour la valider. Le « processus » (ou plutôt son absence) ayant conduit au choix de cette vitesse laisse à lui seul rêveur : l'enquête évoque des mails internes où on peut lire que « *les interprétations de la survitesse étaient différentes* », ou dans lesquels on s'interroge « *sur la couverture par l'assurance d'une telle vitesse maximale* ».

► **L'absence d'expérience demandée et de formation spécifique aux essais dispensée** aux agents contributeurs (conducteurs et CTT participaient à leur premier essai à grande vitesse), alors que les essais se déroulent dans des circonstances



La survenue d'un accident entraîne toujours la remise en cause d'un système, une recherche de la vérité qui n'a qu'un chemin et qu'un but : constater, analyser, enquêter, comprendre pour que cela ne se reproduise plus.





Accident ferroviaire en gare de Brétigny le 12 juillet 2013



Brétigny, une éclisse est à l'origine du déraillement



Brétigny, une voiture couchée lors de l'accident

particulières. L'enquête établit par exemple **qu'aucun de ces acteurs de première ligne n'a les compétences pour déterminer scientifiquement / calculer des durées / distances / points de freinage** alors que l'essai se déroule sans les contrôles automatiques de vitesse.

➤ Une **évaluation des risques défaillante** (toutes les personnes interrogées reconnaissent que le **risque de déraillement n'était pas pris en compte**, car « *considéré comme impossible* » !).

➤ Une **connaissance et un partage d'informations défaillants** :

- ligne inconnue (le conducteur affirme « *n'avoir eu qu'un schéma grossier de la ligne, sans mention des virages, des pentes, des freinages ni même des limitations de vitesse* », le CTT « *n'avoir pas eu de schéma de signalisation* », le pilote Systra « *s'être débrouillé tout seul pour obtenir des plans de la ligne, Systra ne m'ayant rien fourni* » et « *n'avoir jamais reçu de document précisant son rôle de la part de Systra* ») ;

- pas de briefing/débriefing, de coordination ;
- rédaction de consignes d'essai lacunaires sur des points essentiels par Systra ;
- suppression de marches intermédiaires pour accélérer la conduite des essais.

Conduire une rame d'essai, c'est conduire sur une ligne presque inconnue, sans contrôle automatique de vitesse et à des vitesses supérieures à la future vitesse d'exploitation. Dès lors, comment imputer la mauvaise détermination du PK de freinage et des modalités du freinage à des opérateurs sans expérience de circulation d'essai ferroviaire, recrutés sans prérequis spécifiques, sans effort de formation spécifique et dont aucun n'avait, pour reprendre

les termes de l'enquête évoqués plus haut, « *les compétences pour déterminer scientifiquement / calculer des durées / distances / points de freinage* ».

Comment ne pas voir que **ce sont les conditions de réalisation de l'essai (vitesse de validation, maintien ou pas de cette vitesse sur tout ou partie de la zone à valider, processus de coordination, débriefing, diffusion des informations...), fixées (ou pas) par les hiérarchies des opérateurs, qui ont permis la survenue d'un tel drame ?**

Pour celles et ceux qui ne sont pas convaincus, on conseillera la lecture du « nouveau » protocole d'essais de février 2016, qui instaure notamment « *le maintien permanent du TVM 430* » (le système de contrôle de vitesse), au principe qu'il élimine « *tout risque d'accident du type de celui d'Eckwersheim* ». Les plus cyniques y verront la suppression du risque de « *défaillance humaine* ». De notre côté, nous y voyons une évaluation des risques plus exhaustive et une mesure de prévention malheureusement bien tardive.

L'OPÉRATEUR FERROVIAIRE COMME PARFAIT COUPABLE

Si l'on peut tout à fait comprendre que la justice « *parte du fait constaté* » pour remonter aux sources de l'accident, s'il semble éminemment plus facile, dans un accident ferroviaire, d'établir la responsabilité du conducteur de la rame plutôt que celle du PDG de Systra ou de la SNCF, le contexte entourant ces essais nous donne un sentiment de *déjà-vu* : comme pour l'accident ferroviaire de Brétigny, c'est l'opérateur qui est le premier dans la ligne de mire de la justice. Selon ce principe, depuis le 11 octobre 2016, trois cheminots - trois personnes physiques présentes en cabine lors

de l'accident - sont **mis en examen et doivent répondre des chefs d'homicides involontaires et blessures involontaires**.

On pourra aussi s'étonner que les trois personnes morales n'aient été mises en examen que beaucoup plus tardivement : à partir de décembre 2017 pour SNCF Mobilités et Systra, à partir de juin 2019 pour SNCF Réseau – soit respectivement 14 mois et 3 ans après les personnes physiques.

Plus surprenant encore : comme pour l'accident ferroviaire de Brétigny, aucune personne physique représentant SNCF Mobilités, Réseau ou Systra n'est, à titre individuel, mise en examen. Alors même que, contrairement à Brétigny, elles ont pourtant été identifiées par l'enquête judiciaire et figurent dans l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel.

On notera que Systra, accusé entre autres par l'enquête « *d'avoir pris la décision de valider la ligne à 330 km/h au lieu de 187 km/h du PK400.880 au PK403.809, alors que ce choix de vitesse était dangereux, non nécessaire et contraire aux préconisations de l'AEF et de l'IN3279* », rejetée par l'intermédiaire de son directeur technique toute faute commise, pointant que la cause de l'accident n'a pas de lien avec un « *problème de coordination* » et réside « *dans la mauvaise exécution de la phase de freinage* » (comme on le dirait d'un automobiliste dont le freinage l'aurait amené au-delà d'un cédez le passage). **Ou comment enfoncer les opérateurs sans vergogne et toute honte bue**, en mettant en avant « *la mauvaise exécution* » (du freinage, notamment) plutôt que les mauvais choix stratégiques, au hasard :

- une « stratégie » d'essai floue et déroutante (le choix de la vitesse de validation) ;
- une stratégie de freinage de la rame « *inadaptée* », mise en cause par le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre dès 2016 ;
- un manque de clarté quant aux consignes : alors qu'un enquêteur affirme « *sa parfaite connaissance de la ligne* », il admet plus loin « *qu'il n'avait pas indiqué (...) que la courbe de raccordement était très serrée (...), car il ne l'avait su qu'après l'accident* ».

Car oui, **comme à Brétigny, l'opérateur ferroviaire a tous les atouts du parfait lampiste**. Rappelons qu'à Brétigny, c'est un homme qui, le jour de l'accident, avait 24 ans, 22 mois d'ancienneté SNCF et... 5 mois sur le poste de DPX Voie, qui a été mis en examen avant d'être relaxé. Rappelons également que pour rechercher la responsabilité de la personne morale SNCF, le jugement a reconnu que ce n'était pas le DPX, mais le DUO qui pouvait être identifié comme « *représentant de la société agissant pour le compte de celle-ci au sens de l'article*



121-2 du Code pénal ». Comme nous l'écrivions à l'époque : « *Si l'on est monté d'un étage, avec le DUO, on n'est quand même pas bien haut dans la structure pyramidale de SNCF Réseau* ».

Bref, plus ça change, moins ça change... De tout temps, les directions ont considéré que les accidents ne pouvaient être que les conséquences des fautes – d'un mécano, d'un aiguilleur et plus récemment d'un DPX même... Rappelons-nous le temps pas si lointain où toute erreur était traitée par un 701 : la frontière entre l'erreur et la faute a toujours été ténue, particulièrement dans l'esprit de nos dirigeants. Les conditions de travail ? L'injonction au toujours plus vite, quitte à transgresser / oublier / s'affranchir des règles ? Balayées d'un revers de main : une « *mauvaise exécution du freinage* », point.

LE RÔLE DE L'UNSA-FERROVIAIRE

Au vu de tout ce que nous avons évoqué plus haut, la responsabilité des personnes morales ne fait pour nous aucun doute : ces non-décisions ou choix douteux sont des manquements graves ayant concouru à la survenance de cet accident. Celui-ci a compromis la sécurité des travailleuses et travailleurs du rail et a ainsi causé un préjudice aux intérêts collectifs des agents des chemins de fer représentés par la fédération UNSA-Ferroviaire : l'intérêt collectif, les conditions de travail, mais aussi la situation matérielle et morale des agents d'exécution, de maîtrise, techniciens, cadres et ingénieurs des chemins de fer ont été et restent mis en cause.

Ainsi, **l'UNSA-Ferroviaire s'est constituée partie civile** le 21 mars 2016 sur le fondement de l'article L.2132-3 du Code du travail. Comme pour le procès de l'accident de Brétigny, l'UNSA-Ferroviaire assurera une présence continue aux audiences et sera notamment très attentive aux stratégies de défense des personnes morales.

Par Bertrand DECLERCQ ■

“
Contrairement à Brétigny, peu de doute et pas de bataille d'experts en perspective, mais des stratégies de défense qui vont s'opposer.”