



5-7 Avril 2016,  
Lingotto Fiere,  
Turin, Italie

La vitrine de la filière ferroviaire

## La Lettre confidentielle

Numéro 92

Votre hebdo sur le web

### 11 morts dans le premier accident de la grande vitesse en France

En d'autres temps, cela aurait fait la Une des journaux. Et les éditions spéciales permanentes des chaînes d'info continue. Il y avait de quoi. Avec 11 morts, 42 blessés, dont quatre toujours entre la vie et la mort... le déraillement survenu en Alsace le 14 novembre est sans précédent. C'est le premier accident mortel sur LGV française enregistré en 34 ans d'existence. Ce qui semblait impensable est arrivé : une rame TGV entièrement disloquée, les motrices couchées...

On pense aux pires images des accidents de trains à grande vitesse : l'accident d'Eschede en Allemagne (1998, 101 morts), celui de Wenzhou en Chine (2011, 40 morts), l'accident de Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne (2013, 79 morts). Alors que ces trains étaient en circulation commerciale, l'accident d'Eckwersheim est survenu lors d'une campagne d'essais ayant pour objet de valider la phase 2 de la LGV Est-européenne avant sa mise en exploitation, prévue en avril 2016. Une date qui sera « *très probablement reportée* » a dit Jacques Rapoport, président de SNCF Réseau, lors d'une conférence de presse au lendemain de l'accident. SNCF Réseau a en effet interrompu la campagne d'essai, le temps que soient connues les raisons de l'accident.

Trop tôt aujourd'hui pour les avancer. L'accident est « *à l'heure actuelle inexplicable* », a dit Guillaume Pepy lors de cette même conférence de presse. Façon de répondre à une déclaration du directeur du cabinet du préfet du Bas-Rhin, qui avait évoqué un « *dépassement de vitesse* ». Hypothèse certes envisageable, mais qui n'est pas avérée à cette heure. Celle d'un attentat, venant forcément à l'esprit, semble hautement improbable.

L'accident sidère tous les observateurs. C'était, sur cette voie, la dernière étape d'une campagne d'essais dynamiques, de montée en vitesse progressive, par palier de 30 km/h. Sur l'autre voie, la campagne venait de s'achever. Il s'agissait de valider ce jour-là la vitesse maximale commerciale de 320 km/h, en la poussant à 10 % au-delà de la vitesse nominale, donc à 352 km/h pour les parties les plus rapides de la ligne. Sur la portion de voie sur laquelle les motrices et les voitures sont sorties de la voie, qui constitue l'approche du raccordement entre la LGV et la ligne classique Paris - Strasbourg, la vitesse nominale était de 160 km/h maximum (et donc 176 km/h en essais). Le déraillement, dont le lieu exact n'est pas connu, a pu survenir en amont, sur une portion autorisée à une vitesse nominale de 200 km (220 km/h lors de l'essai). La sortie de voie de la rame a eu lieu à l'entrée d'une courbe avant un saut-de-mouton et le raccordement avec la voie classique. Ce qui est certain c'est que le train, la rame à deux niveaux Dasye 744, désignée « *rame d'essai de la LGV Est Européenne deuxième phase* », roulait à contresens, ce qui est assez naturel sur une LGV dont les voies sont comme on dit banalisées.

Cette fois, ce ne sont pas des infrastructures anciennes qui sont mises en cause comme à Brétigny (2013, 7 morts) ou à Denguin (2014). Mais c'est un nouveau coup porté au système ferroviaire français, là où on ne l'attendait pas. Il concerne la technologie à la fois la plus moderne, qui est aussi une technologie éprouvée : c'est la huitième mise en service d'une LGV que fait la SNCF. Et cette ligne a été comme les autres construites sous la maîtrise d'ouvrage de l'entreprise publique, à la différence des futures LGV SEA, BPL ou CNM, construites en concession pour la première, en PPP pour les deux autres.

Guillaume Pepy a voulu rassurer les voyageurs : l'accident, assure-t-il, n'aurait pas pu avoir lieu sur une ligne en exploitation. Les systèmes de contrôle de vitesse prennent alors la main sur la conduite de la rame. En effet, lors des essais, le Covit (ou contrôle de vitesse) est par définition neutralisé, puisqu'il s'agit de dépasser pour des raisons d'essais la vitesse maximale autorisée. La mission est de ce fait confiée à des conducteurs fort expérimentés. L'accident est d'autant plus stupéfiant. Les conducteurs, qui ne font pas partie des victimes, ont aussitôt été entendus dans le cadre de l'enquête judiciaire en cours, et devaient ensuite l'être dans le cadre de l'enquête interne à la SNCF, dont les conclusions devraient être connues dans les prochains jours. Elles vont s'appuyer sur les données enregistrées par les ATESS, l'équivalent des célèbres boîtes noires de l'aéronautique, qui donneront la vitesse précise de la rame. Une troisième enquête est en cours, menée par le BEA-TT du ministère des Transports. Il faudra de toute façon éclaircir un point embarrassant. 49 personnes, cheminots de SNCF Réseau ou de la direction du Matériel, techniciens de Systra, étaient autorisées à prendre place à bord, pour des raisons liées aux essais. Mais au total, selon le procureur-adjoint de Strasbourg, cité par les DNA, 53 personnes se trouvaient à bord. Parmi elles, plusieurs « invités » dont « quatre mineurs entre 10 et 15 ans » qui « fort heureusement n'ont été blessés que légèrement ». L'enquête, a précisé le magistrat « devra déterminer les raisons de leur présence. » A notre connaissance, il n'est pas rare que certaines personnes puissent prendre place dans de telles circulations. Reste que, dans un contexte où toutes les procédures de sécurité vont être interrogées, c'est assez gênant. D'autant qu'ils auraient pu y perdre la vie.

F. D., avec P. L.

#### EDITORIAL

Actualités  
Brèves  
Dossiers

#### SERVICES

Appels d'offres  
Avis d'attribution  
Offres d'emploi  
Annuaire des formations

#### LES ACTEURS

Annuaire B2B  
La communauté VRT  
La rédaction

#### LE GROUPE LA VIE DU RAIL

Qui sommes-nous ?  
Nos parutions  
Où trouver votre magazine en kiosque ?

#### SITES AMIS

Club Ville, Rail & Transports

