

TER contre TGV : des doutes sur l'origine de la collision

TRANSPORT

L'erreur humaine est exclue, selon la CGT, qui met une nouvelle fois la pression sur la direction de la SNCF.

L'enquête interne, dont la SNCF a indiqué, dès vendredi, qu'elle en communiquerait les premières conclusions dans les huit jours, permettra-t-elle de faire des avancées dans la compréhension de ce qui a conduit à la collision entre un TER et un TGV, dans laquelle 40 personnes ont été blessées, jeudi, dans les Pyrénées-Atlantiques ? La CGT, premier syndicat de la compagnie publique a, d'ores et déjà, mis la pression sur la direction en récusant, samedi, l'hypothèse d'une erreur humaine.

« Les informations en notre possession montrent que le TER s'est bien arrêté au signal et que celui-ci est passé au vert avant que le conducteur reparte à vitesse normale conformément à la réglementation. De même, l'agent de maintenance sur place, pour remédier au dysfonctionnement, a respecté toutes les procédures de sécurité », ont écrit dans un communiqué les secteurs fédéraux CGT de chemins de fer d'Aquitaine - Poitou-Charentes et de Midi-Pyrénées. S'il n'y a pas eu d'erreur humaine, « les causes de cet accident sont plutôt à rechercher dans une défaillance du système de signalisation », en concluent-ils logiquement. L'installation en cause est récente, puisqu'elle date de 2008, a précisé Alain Krakovitch, le directeur général sécurité ferroviaire de la SNCF.

Trois enquêtes en cours

Le parquet de Pau a ouvert, vendredi, une information judiciaire pour « blessures involontaires », et deux juges d'instruction doivent être désignés. L'enquête judiciaire a été confiée au groupement de gendarmerie de Pau avec l'appui de la



La collision, qui a eu lieu à Denguin, entre un TER et un TGV (photo), fait l'objet d'une enquête interne, dont les premières conclusions devraient être rendues dans les huit jours. Photo M. Fedouach/AFP

Section de recherche. Selon une source proche de l'enquête citée par l'AFP, les deux conducteurs, dont celui du TER « très choqué », ont été entendus dès jeudi soir, ainsi que d'autres témoins. Les investigations du Bureau d'enquêtes et d'analyses de transport terrestre (BEA-TT) devraient, elles, se concentrer sur les aspects techniques.

Même si la détermination des causes de l'accident reste évidemment essentielle, la collision de Denguin place la SNCF dans une situation difficile. Le secrétaire d'Etat aux Transports, Frédéric Cuvillier, a beau faire valoir qu'un rattrapage d'un train par un autre est un événement « absolument exceptionnel, inédit, inhabituel » et que l'accident est « bien différent » du déraillement de Brétigny, le rapprochement avec le drame sur-

venu, il y a un an à peine, est inévitable, et met l'entreprise sur la défensive sur plusieurs fronts.

En septembre 2012, le groupe public a adopté un plan stratégique ambitieux, qui mise notamment sur le développement du « porte-à-porte » (les passagers sont pris en charge de leur point de départ à leur point d'arrivée, et non plus seulement d'une gare à une autre).

Rassurer l'opinion

Mais cette évolution du service est aujourd'hui occultée par les questions de sécurité, et au lieu de vanter ses innovations, la SNCF se retrouve contrainte de rassurer l'opinion publique sur sa capacité à faire circuler des trains sans péril pour ses clients. L'accident de Denguin pourrait, d'ailleurs, détourner temporairement certains passagers du rail,

comme cela avait été observé dans les semaines après Brétigny, ce qui renforcerait les difficultés commerciales que connaît le TGV.

Par ailleurs, l'entreprise publique a lancé plusieurs plans d'économies ou de réorganisation pour gagner en productivité. Les syndicats qui les combattent, comme Sud-Rail et la CGT, porteront désormais le fer sur leurs conséquences potentielles sur la sécurité.

— A. Bo. et L. S.



À NOTER

Le TER s'est arrêté au signal, puis il est reparti à vitesse normale. Les enquêtes devront déterminer dans quelles circonstances le TER est reparti, a fait savoir la SNCF.