

Drame du TGV Est : un rapport accable la filiale de la SNCF

EXCLUSIF. Les conclusions de l'enquête menée par le cabinet Technologia, après l'accident qui a fait onze morts le 14 novembre 2015, sont sans appel. L'organisation des essais, menés par Systra, était défailante.

MANQUE DE RIGUEUR, chaîne de commandement imprécise ou encore mauvaises pratiques : dans un rapport confidentiel commandé par le CHSCT (comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail) de Systra sur le déraillement du TGV d'essais le 14 novembre 2015, le cabinet Technologia, expert en prévention des risques professionnels, dresse un constat cinglant de l'organisation de ces essais par cette filiale de la SNCF et de la RATP, spécialisée dans le conseil et l'ingénierie sur les transports. « Les documents précisant les conditions de mise en œuvre de ces essais sont imparfaits », écrivent les experts. Le drame avait fait onze morts, dont cinq travaillaient pour Systra. Dans ce rapport que nous avons pu consulter, quatre éléments sont pointés du doigt.

■ **Le risque des essais sous-estimé.** Le cabinet d'expertise s'interroge sur le débranchement, lors des essais en survitesse, du système qui empêche les trains de dépasser la vitesse limite : « Peut-on laisser le contrôle et la conduite d'une machine de près de 400 t, évoluant à des vitesses pouvant aller jusqu'à 352 km/h, à la seule appréciation d'une personne, aussi expérimentée soit-elle, sachant que les automatismes de limitation de vitesse ont été désactivés ? » questionne Technologia. Une interrogation au centre des investigations. L'enquête judiciaire n'a pour l'instant révélé aucun problème technique sur la voie ou sur la rame de TGV accidentée, alors que le train a déraillé à 243 km/h sur une portion limitée à 176 km/h. Pour Technologia, la direction de Systra a sous-estimé le danger engendré par ces essais : « La désactivation en survitesse du contrôleur automatique de vitesse sans aucun remplacement par un



Eckwersheim (Bas-Rhin), le 15 novembre 2015. Lors des essais sur la ligne à grande vitesse (LGV) Est européenne, le TGV était tombé dans un canal proche de Strasbourg. (AFP/Frédéric Florin.)

système équivalent, éliminant ainsi toute possibilité de correction d'une possible erreur humaine, induit un niveau de risque qui aurait dû être mieux identifié et recevoir une réponse appropriée. »

■ **Manque de rigueur dans l'organisation des essais.** Selon les experts, les documents qui réglementent ces essais sont trop approximatifs. Surtout, certains passages les laissent perplexes. Comme celui indiquant que c'est au chef d'essais d'ordonner de réduire la vitesse dès que celle demandée est atteinte ou

dépassée. « En a-t-il les moyens ? » interroge Technologia, alors que le chef d'essais n'est pas dans la cabine de pilotage mais à l'arrière. « Et quel peut être son temps de réaction ? » Toutes ces imprécisions « laissent la porte ouverte à de possibles interprétations ».

■ **Une chaîne de commandement diffuse.** Qui fait quoi et sous les ordres de qui ? Entre les employés de Systra et ceux des branches SNCF, les personnels qui participent aux essais sont nombreux. Pour Technologia, le document censé détailler les

responsabilités de chacun « manque de rigueur. Les fiches de poste sont génériques et n'indiquent pas le lien de subordination ». Le rapport précise que cette organisation ne présente pas les mêmes garanties que celles dans l'aérien, par exemple.

■ **De mauvaises pratiques.** C'est peut-être le dysfonctionnement le plus inquiétant. Alors que le règlement interdit d'embarquer des invités à bord du TGV d'essais, l'usage était courant et même institutionnalisé puisque des boissons et des repas étaient servis. Par ailleurs,

Systra s'est remis en question

Le cabinet Technologia reconnaît que, depuis le drame, Systra et la SNCF ont amélioré l'organisation des essais. « Les textes sont plus clairs et certains paragraphes repositionnés de façon plus logique », écrit-il. Les essais en survitesse ont été suspendus, le rôle de chacun précisé. Et plus question de modifier en cours d'essai le document qui définit les vitesses à atteindre. Un vrai progrès. Car l'enquête judiciaire a montré que, le jour du drame, un cadre avait repoussé d'un kilomètre la zone de freinage. « Des points d'organisation ont été améliorés, admet un membre du CHSCT. Mais la sécurité des personnels Systra demande plus. Et on peut regretter, comme l'indique Technologia, que Systra n'ait pas communiqué l'ensemble des documents demandés. » « Il ne faudrait pas que Systra se comporte comme la SNCF dans l'affaire Brétigny, complète un autre membre du CHSCT. Elle doit jouer la transparence. » Sollicite, Systra n'a pas souhaité s'exprimer.

V.V.

dans le rapport, une photo prise à l'intérieur de la cabine de pilotage montre une plaque indiquant le nombre maximal de personnes autorisées à être à l'avant, à savoir quatre. Ils étaient sept le jour de l'accident. Deux invités sont morts dans ce déraillement.

VINCENT VÉRIER