



ACCIDENT D'ECKWERSHEIM

ACCIDENT DE TGV D'ECKWERSHEIM, OU LA CATASTROPHE FERROVIAIRE DE LA SOUS-TRAITANCE

Neuf ans après le déraillement d'une rame d'essai TGV près de Strasbourg, qui avait fait 11 morts et 42 blessés, le tribunal correctionnel de Paris a rendu son jugement ce jeudi 10 octobre 2024.

En raison d'une analyse des risques insuffisante dans le cadre des essais de la LGV Est, mais aussi pour un manque de formation des personnels, la SNCF est condamnée à 400 000 euros d'amende.

Systra, la filiale en charge des essais ferroviaires, est condamnée à 225 000 euros pour des carences en formation et de multiples négligences. Quant à SNCF Réseau, elle est condamnée à une amende de 150 000 euros pour manquement à son obligation générale d'évaluation des risques et de coordination générale de la sécurité.

Seules personnes civiles poursuivies pour homicides involontaires, un cadre traction et le conducteur de la rame, se voient infliger les peines les plus sévères en écopant respectivement 15 mois et 7 mois de prison avec sursis.

DES DIRIGEANTS JAMAIS COUPABLES DE RIEN !

Si la SNCF est une nouvelle fois condamnée en tant que personne morale, c'est encore l'exonération pour les dirigeants de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau à l'époque et à qui, de catastrophe en catastrophe, de procès en procès, jamais on ne demande de comptes.

Derrière le paravent de la responsabilité pénale des personnes morales et au bénéfice de la délégation de leur responsabilité pénale, aucune responsabilité ni civile ni pénale pour M. PEPY ou M. RAPPOPORT. Si on ne peut certes pas leur imputer d'avoir causé directement l'accident, du moins devrait-on pouvoir questionner s'ils ont pu contribuer à créer la situation par leurs politiques, leurs directives et décisions.

Ce sont bien les choix et décisions prises par SNCF Mobilités et SNCF Réseau qui ont dicté en cascade le calendrier serré, le recours inapproprié à la sous-traitance, le contournement des IRP jamais consultées et dès lors entravées, la formation insuffisante des conducteurs, etc.

Faire le choix de la sous-traitance, c'était faire le choix de rationaliser les coûts, de se débarrasser des risques en les faisant supporter au sous-traitant Systra, dont ils savaient qu'il n'avait pas les compétences requises.

Conscients que leur sécurité juridique personnelle n'en serait pas compromise, l'impunité des organes dirigeants les a autorisés à rogner sur la sécurité d'autrui.

Brétigny en juillet 2013, Denguin en juillet 2014, Eckwersheim en novembre 2015 : trois ans, trois catastrophes qui se sont succédé, les excuses aussi, mais les dirigeants, eux, sont restés.

À chaque fois, seuls sont justiciables ceux qui sont au bas de l'échelle, c'est-à-dire ceux qu'on a mis en situation de mal faire.

Partie civile dans le procès de Brétigny, la CGT l'était aussi pour le procès d'Eckwersheim et le sera en 2025 lors de l'ouverture du procès de l'accident de Denguin.

**LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE N'EST PAS UNE OPTION,
C'EST UNE OBLIGATION !**

