

Octobre 2021

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête  
relative au heurt d'agents de maintenance de l'infrastructure par un TER  
survenu le 18 mars 2020 à Schiltigheim (Bas-Rhin)**

**Avertissement :**

*L'enquête technique du BEA-TT n'est pas terminée.*

*La note d'étape ci-après s'inscrit dans une démarche visant à informer de l'avancement de l'enquête technique et à annoncer dès que possible aux entités concernées les premières orientations préventives.*

*Elle s'appuie sur des éléments encore partiels.*

**Les circonstances de l'accident**

L'accident s'est produit le mercredi 18 mars 2020. C'est le deuxième jour du premier confinement mis en place en France pour lutter contre l'épidémie de Covid-19, impliquant la restriction des déplacements au strict nécessaire.

En matinée du mercredi 18 mars, une équipe du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, composée de trois agents, effectue des opérations de maintenance sur les voies en périphérie de la gare de Strasbourg. Les opérations consistent en des tournées d'inspection qui se pratiquent en cheminant dans la voie.

L'équipe a démarré en banlieue sud de Strasbourg, puis elle a poursuivi en banlieue nord sur une plateforme à trois voies (voir vue ci-après). Dans cette zone, l'équipe a déjà effectué une tournée pour les voies 1 et 2. Elle s'apprête à effectuer celle pour la voie D.

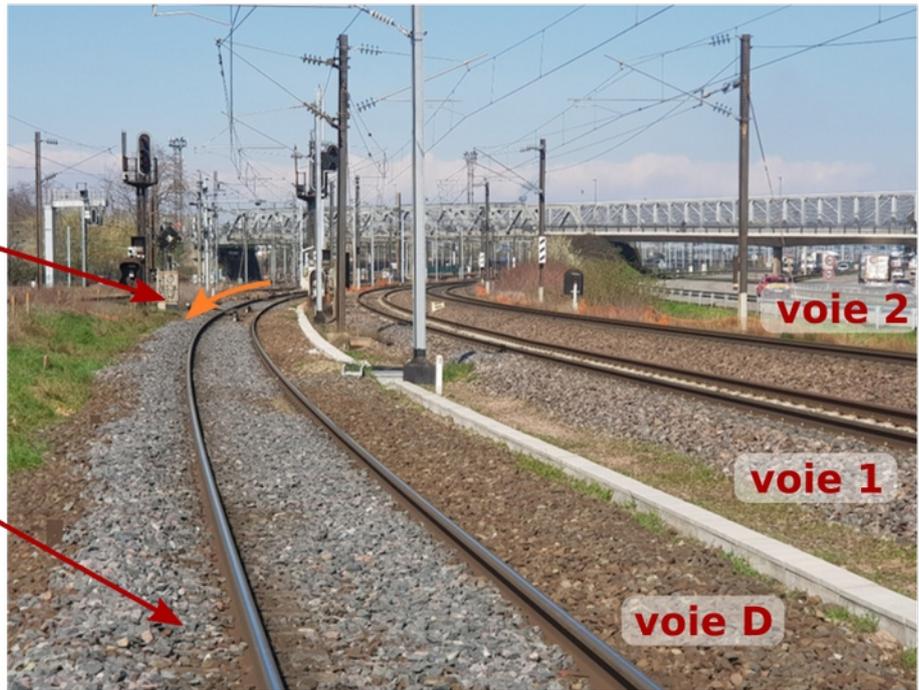
Avant cette dernière tournée, à 9 h 36, le chef de l'équipe échange au téléphone avec l'agent circulation du poste d'aiguillage pour s'informer des conditions de circulation. À la fin de la communication, il annonce à ses coéquipiers l'absence de circulation jusqu'à 11 h.

L'équipe chemine alors en bord des voies entre les voies 1 et D, puis elle traverse la voie D, afin d'effectuer le briefing initial et de gagner le lieu pour commencer la tournée.

Les trois agents traversent la voie D groupés et sans prêter attention aux circulations. Ils ne se sont pas rendu compte de l'approche d'un TER en provenance du nord. Ils sont alors heurtés par le train. L'accident se produit au point kilométrique PK 499,330 à 9 h 37.

**voie et sens  
d'arrivée  
du train**

**lieu de  
traversée  
par les  
agents**



*Le site de l'accident*

L'accident a touché les trois agents composant l'équipe : l'agent en responsabilité de la tournée, et les deux agents qui l'accompagnaient chargés d'assurer l'annonce des circulations en cours de tournée.

Les atteintes à ces personnes sont les suivantes :

- Un premier agent, le responsable de la tournée, a été projeté par le choc à une dizaine de mètres sur des traverses entreposées à cet endroit. Il a succombé à ses blessures.
- Le deuxième agent est grièvement blessé. Il souffrait d'une plaie profonde à un membre inférieur et de fractures et contusions à un poignet, à l'abdomen et à la tête. En état de choc, il a été conduit par les pompiers aux urgences hospitalières. Hospitalisé une semaine, il a repris son activité professionnelle normale deux mois après l'accident.
- Le troisième agent a été légèrement blessé. Heurté par le train sur la gauche de son dos, il s'est relevé après le choc et il a donné l'alerte. Examiné par les services de secours à leur arrivée, il ne souffrait pas d'atteinte physique mais était choqué psychologiquement. Il n'a pas été hospitalisé.

Après le heurt, le conducteur du train a immédiatement déclenché l'alerte radio assurant la protection de la zone de l'accident.

Les secours sont arrivés sur place à 10 h 03. Des agents SNCF, présents dans le train et à proximité du lieu, se sont rendus au-devant des secours pour faciliter leur intervention. Les 15 passagers du train ont été évacués à 12 h 30 par bus.

### **Les expertises menées**

L'accident entre dans la catégorie des accidents « graves » qui doivent faire l'objet d'une enquête obligatoire selon l'article L.1621-2 du Code des transports, en tant qu'accident survenu sur le système ferroviaire ayant fait un mort et ayant une incidence évidente sur la gestion de la sécurité, des assurances semblant avoir été données à l'équipe sur l'absence de train.

Les enquêteurs du BEA-TT se sont rendus sur place. Ils ont interviewé les personnels survivants accidentés et le conducteur directement impliqués dans l'évènement. Ils ont rencontré les représentants de SNCF Réseau et les autorités en charge de l'enquête judiciaire préliminaire diligentée par le parquet de Strasbourg. Ils ont pu librement disposer de l'ensemble des pièces et documents nécessaires à leur enquête.

L'accident s'est produit car les trois agents se croyaient protégés par une présumée absence de circulation. Ils traversaient néanmoins sans avoir pris les mesures réglementaires de fermeture de la voie à la circulation, et sans respecter les consignes de sécurité prescrites pour les traversées en environnement ferroviaire. L'un des agents avait préalablement échangé des informations au téléphone avec le poste d'aiguillage sur l'état du trafic. Il en avait conclu, à tort, qu'aucun train ne circulait.

L'enquête du BEA-TT a mis en évidence plusieurs facteurs contributifs à l'accident. L'établissement du rapport d'enquête est en cours. Il listera et analysera l'ensemble de ces facteurs.

--- OOO ---