



PROCÈS ACCIDENT DE DENGUIN

DES MAUVAIS CHOIX QUI ONT DES CONSÉQUENCES !

**Le procès de l'accident
ferroviaire de Denguin
aura lieu du 5 au 9 octobre
2026 devant le tribunal
correctionnel de Pau.**

**Depuis cet accident,
les moyens dévolus
à la maintenance n'ont
cessé de rétrécir. La CGT
continuera de porter
ces enjeux, notamment
lors de la table ronde
sécurité du 21 octobre
prochain présidée
par le P-DG de
SNCF Réseau.**

Le 17 juillet 2014, un TER a percuté un TGV à Denguin, après le passage au vert du sémaphore S23 alors que le TGV se trouvait encore sur la voie. L'accident a fait de nombreuses victimes et provoqué de graves blessures.

Les investigations ont écarté la responsabilité des conducteurs, du régulateur et du matériel roulant. Elles ont mis en évidence un dysfonctionnement de la signalisation lié à la dégradation de câbles électriques par des rongeurs dans une guérite insuffisamment protégée.

Le dossier fait également apparaître des insuffisances concernant la conception des installations, la prévention du risque lié aux rongeurs, la maintenance, la formation des agents, la clarté des procédures et les moyens humains consacrés à la sécurité.

La CGT considère que cet accident ne peut pas être réduit à une panne technique ou à une erreur individuelle. Il pose la question des choix d'organisation du travail : réduction des effectifs, allongement des délais de maintenance, parcours d'astreinte étendus, pression sur la production et priorités budgétaires incompatibles avec une maintenance réellement préventive.

Derrière ces choix, c'est la responsabilité de l'organisation et des niveaux de décision qui doit être examinée. Les agents de terrain ne peuvent pas être désignés comme les responsables lorsque les moyens, les formations et les consignes ne leur permettent pas d'assurer pleinement leur mission de sécurité.

Cette affaire s'inscrit dans un contexte plus large. Après Brétigny, puis Eckwersheim, et plus récemment l'accident survenu en Normandie, la question revient toujours : les accidents ferroviaires sont-ils traités comme des événements isolés ou comme les conséquences de choix durables en matière d'organisation, d'effectifs et de maintenance ? Pour la CGT, les mêmes causes produisent les mêmes effets lorsque les alertes du terrain ne sont pas entendues et que la sécurité reste soumise aux impératifs de productivité.

La CGT des cheminots s'est constituée partie civile afin de défendre l'intérêt collectif de la profession. Elle entend faire reconnaître l'atteinte portée à la sécurité des cheminots, des conducteurs, des agents de maintenance et, plus largement, à l'ensemble du service public ferroviaire.

La CGT demandera que soient pleinement examinées les responsabilités des sociétés renvoyées devant le tribunal, ainsi que les choix d'organisation qui ont contribué à fragiliser la prévention des risques. Elle rappellera que la sécurité ne peut pas dépendre des seuls moyens disponibles ni être ajustée aux contraintes de production.

La sécurité ferroviaire est une obligation collective. Elle ne peut être sacrifiée à la rentabilité, à la réduction des effectifs ou à la recherche de gains de productivité.

