

L'INSTANT JURIDIQUE



# Retour sur le procès de l'accident ferroviaire de Brétigny

Survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny (Essonne) à la suite de la défaillance d'une éclisse, le déraillement de plusieurs voitures d'un train de voyageurs Intercités reliant Paris-Austerlitz à Limoges-Bénédictins entraînera la mort de sept personnes et de très nombreux blessés et traumatisés (plus de 500).

Le procès s'est déroulé du 25 avril au 15 juin 2022. Le jugement a été mis en délibéré et sera rendu le mercredi 26 octobre 2022. Trois mois après la fin des auditions et quelques jours avant le verdict, Le Mag vous propose un retour en arrière sur les débats, pour comprendre les différents enjeux de ce procès hors-norme.


## Chronique d'une condamnation annoncée ?

Près de neuf ans après, deux personnes morales : SNCF SA (ex EPIC SNCF) et SNCF Réseau (ex-RFF) et une personne physique (le DPX<sup>1</sup> Voie de Brétigny en poste en 2013) ont comparu pour « homicides involontaires et blessures involontaires » devant le tribunal correctionnel d'Évry.

À l'ouverture du procès, pour beaucoup (parties civiles, journalistes, opinion publique), il ne faisait aucun doute que « la SNCF » allait (devait !) être condamnée. Les débats à la barre ont souvent été très techniques et n'ont pas toujours réussi à surmonter plusieurs écueils :

- > la complexité inhérente à l'infrastructure du système ferroviaire : boulonnerie des appareils de voie, tenue des attaches, serrage, danse et géométrie de la voie, maintenance des cœurs, suivi des abouts, rôle du Mauzin, rôles et coordination des acteurs (DPX, TO<sup>2</sup>, agents de voie...) ;
- > le difficile travail de mémoire des témoins lorsqu'ils sont questionnés à la barre sur leurs constatations, dépositions et témoignages datant de neuf ans ;
- > le décalage entre le travail prescrit (directives européennes, référentiels IN, normes...) et le travail réel, véritable obstacle au travail de recherche de vérité et d'établissement des responsabilités mené par le tribunal.





**“ L’UNSA-Ferroviaire est la seule organisation syndicale à avoir été physiquement présente chaque jour aux audiences. ”**

L’UNSA-Ferroviaire est la seule organisation syndicale à avoir été physiquement présente chaque jour aux audiences, par l’intermédiaire du pôle juridique et RH de la fédération et de trois militants retraités : Thierry Marty, Régis Chessum et Philippe Claudel, que la fédération tient à remercier chaleureusement.

## 1. LES ACTEURS DU PROCÈS

### Le tribunal d’Évry

60 jours d’audience, des espaces réaménagés entièrement (installation de prises électriques pour les avocats et les journalistes, équipements de vidéodiffusion, démontage et montage de box vitrés, installation de tablettes sur les bancs, wifi public...), entre 700 000 et 900 000 euros de travaux : ce sont **des moyens importants qui ont été mis en œuvre pour accueillir ce procès.**

Deux salles ont été spécialement réservées pour le procès : le tribunal siégeant dans la salle des assises rehaussée à une capacité de 120 places, initialement réservée aux familles des victimes décédées et aux avocats, une deuxième salle devant permettre aux autres personnes de suivre le procès grâce à une vidéodiffusion et des gros plans automatisés, un huissier étant prévu pour amener les témoins à la barre dans la salle d’audience.

Dispositif exceptionnel qui fera long feu : passée l’après-midi d’ouverture du procès le 25 avril et avant l’annonce du jugement le 26 octobre, la deuxième salle restera vide pendant la quasi-totalité des audiences, la salle des assises se révélant suffisante pour accueillir tous les acteurs du procès réunis autour de la présidente, Cécile Louis-Loyant, qui avait également présidé le tribunal correctionnel de Paris lors du procès de France Télécom.

### Les parties civiles

Plus de 500 personnes ont été identifiées comme victimes de l’accident. Parmi elles, près de 200 se sont portées parties civiles au procès, le nombre d’avocats les représentant atteignant la cinquantaine.

*La partie civile est la personne (physique ou morale) qui s’estime victime d’une infraction pénale et qui intervient dans une procédure pour obtenir une indemnisation de son préjudice, qui peut être matériel (destruction de biens, perte de salaire...), corporel (blessures...) ou moral (affectif, dommages psychologiques...). Pour ce faire, elle doit effectuer des demandes et apporter des conclusions, par lesquelles elle exprime son objectif premier : définir le montant (qui peut être symbolique) et obtenir l’indemnisation du préjudice matériel, corporel et/ou moral causé par l’infraction.*

Les témoignages des personnes physiques ont été très forts, durs et accusateurs. À la fois très factuels (réussissant à faire ressentir la violence du choc et l’extrême chaos des minutes qui ont suivi l’accident) et très personnels (description des années de traitement, de douleurs et de séquelles importantes, voire invalidantes...).

Quelques verbatim recueillis tout au long des audiences suffiront pour esquisser le sentiment partagé par nombre de parties civiles et ainsi saisir « l’ambiance » dans laquelle s’est tenu le procès :

*“Ma fille n’aurait pas dû placer sa confiance dans la SNCF”*

*“Je ne peux plus regarder ni parler à un agent de la SNCF en tenue”*

*“Quand je pense SNCF, je pense assassin”*

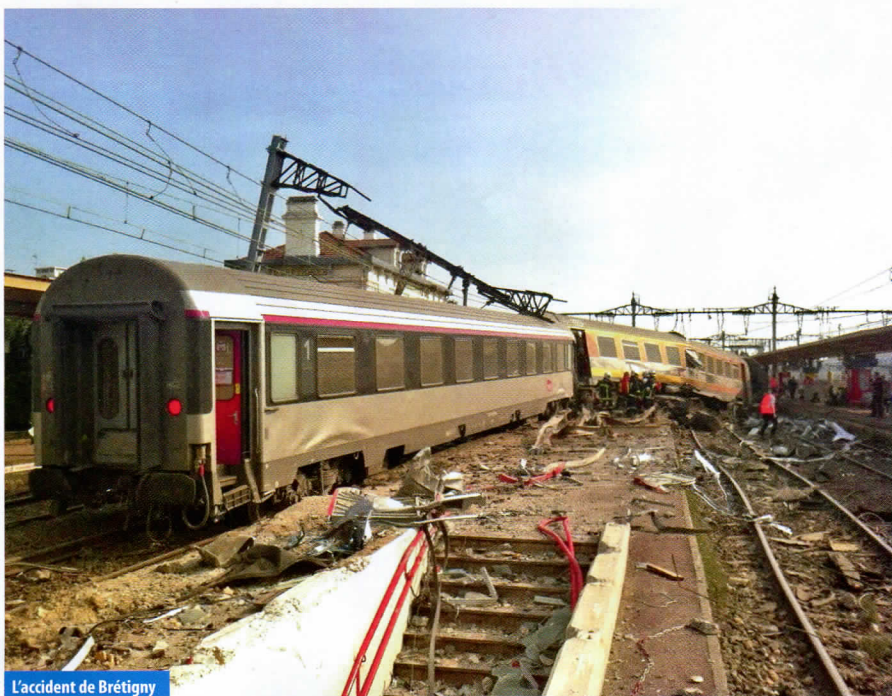
*“La gestion du ferroviaire, c’est un scandale d’État”*

*“La présence ministérielle lors des commémorations annuelles de l’accident est insupportable. Surtout quand Mme Borne nous annonce que l’on va sécuriser les petites lignes et arrêter de développer le TGV”*

1 Dirigeant de proximité

2 Technicien opérationnel





L'accident de Brétigny

Photo : T. Marty

On a compris très vite que les parties civiles présentes au procès ne pouvaient concevoir que « la SNCF » (ni d'ailleurs le DPX) puisse être mise hors de cause. Les plaidoiries de leurs avocats ne laisseront pas la place au doute :

*« SNCF fait partie des entreprises qui aspirent à l'autorégulation, c'est une machine énorme. La posture défendue par l'entreprise équivaut à un "responsable mais pas coupable". Le but de SNCF : que rien ne change. Mieux vaut n'importe quelle vérité. SNCF va organiser le mensonge scientifique. »*

*« La réalité dans cette affaire, c'est qu'il y a du travail pas fait ou mal fait, des agents qui ne travaillent pas ou qui sont incompetents, alcoolisés, de l'absentéisme pour maladie, un encadrement qui n'encadre pas, une absence de sanctions (il vaut mieux avoir un agent qui travaille mal qu'un agent en moins). »*

*« La culpabilité de SNCF ne fait aucun doute, on a une évidence absolue. Vétusté, délabrement de cet appareil de voie. Tout le monde l'a dit à la barre... Et la maintenance n'a pas été réalisée. »*

*« Concernant RFF, les textes (décret, convention...) rappellent l'obligation de sécurité qui repose sur RFF. RFF dit : "Nous n'avons pas les moyens de"... C'est leur problème, cela ne les dédouane pas... »*

*« Concernant le DPX : on le fait passer pour un lampiste et c'est très injuste. D'autres ont défailli... Le DET, le directeur du TP<sup>3</sup>... L'instruction a choisi de ne mettre personne d'autre en examen, or ce genre de comparution aurait pu faire avancer les choses. Il n'y a qu'une personne accusée, ce n'est pas juste, mais il est là, donc la question est : est-il coupable ? »*

*« Concernant la tournée du 4 juillet, je pense que le boulon n°3 était absent, comme les experts l'ont dit. Le DPX ne l'a donc pas vu, c'est un contrôle insuffisant, tout sérieux qu'il est. C'est donc une faute caractérisée. L'infraction qui lui est reprochée me semble avoir été commise. »*

## Les accusés

Deux personnes morales, SNCF SA (ex EPIC SNCF) et SNCF Réseau (ex-RFF), une personne physique (l'ancien DPX Voie de Brétigny) ont comparu pour « homicides involontaires et blessures involontaires ».

Comme l'a rappelé la présidente du tribunal, avant de juger un prévenu et de décider ou non de sa culpabilité, il faut essayer de le connaître. Mais présenter SNCF et RFF en à peine quelques heures ne fut pas une sinécure : comprendre l'organisation du ferroviaire en France, son historique, l'état des relations entre les deux entités en 2013 et dans les années précédentes, donc notamment les rôles, les responsabilités et le

**Vertige de l'ambition judiciaire : on est donc parti du décret de 1937 créant la SNCF pour essayer d'expliquer les responsabilités dans le retournement d'une éclipse 75 ans plus tard. Pendant plusieurs audiences a été retracée à la barre l'histoire de l'État qui « joue » et organise cet écosystème par lois et décrets : création de la SNCF en 1938, création de l'EPIC en 1982, création de RFF en 1997, fusion SNCF-RFF, création DCF<sup>4</sup>, scission en trois EPIC, scission en cinq SA... Mais aussi lancement LN1<sup>5</sup> et projet TGV en 1975, lancement LGV<sup>6</sup> Atlantique puis Méditerranée, transfert de responsabilités vers les collectivités territoriales, lancement de nouvelles LGV et du Grand Paris en 2008, convention de gestion de l'infrastructure...**

**Branches, activités, SA, EPIC, Voyages, Voyageurs, Proximités... Régénération, renouvellement, rénovation, développement, maintenance, entretien... Règles de financement du ferroviaire : péages, plan état région, GOPEQ (Grande opération programmée équivalent)...**

fonctionnement entre ces deux entités, l'évolution de leurs relations légales et réelles...

Très vite, l'hypercomplexité et la versatilité de l'organisation du système ferroviaire en France vont sauter aux yeux des personnes présentes, qui découvrent le monde ferroviaire : confusions, contradictions, usine à gaz, incompréhension, injonctions paradoxales... Pour nous, cheminots, elles ne nous surprennent pas : les cheminots sont également victimes de cette (dés)organisation nocive mise en place depuis tant d'années. L'apport d'un tel procès, c'est qu'en réponse aux questionnements de la présidente ou des avocats, on a pu entendre certaines vérités à la barre pendant trois semaines, qui plus est énoncées et argumentées par... les deux cadres dirigeants qui représentaient SNCF et RFF :

*« Le financement du ferroviaire, ce n'est ni RFF ni SNCF, ce sont l'État, les collectivités territoriales... »*

*« Il a fallu faire beaucoup de réorganisations internes pour accompagner les évolutions législatives, les réformes ferroviaires, les choix politiques... »*

*La Présidente : "Pourquoi il a fait ça, l'État, jouer avec la dette, la reprendre alors qu'il l'a laissé grossir pendant des années ? RFF : "Il faudrait lui poser la question, je ne représente pas l'État".*



**// Tout au long de ces audiences, on a donc ainsi parfois eu l'impression d'assister au procès du système ferroviaire. //**

« Cette phrase-là est ambiguë » (la présidente à propos de la Convention de gestion d'infrastructure), « le principe de sécurité du réseau incombe à RFF, alors ? »

« Aujourd'hui, il y a 2 500 km de LGV, presque deux fois plus qu'en 1996, c'est énorme. »

Tout au long de ces audiences, on a donc ainsi parfois eu l'impression d'assister au procès du système ferroviaire. Beaucoup (parties civiles, avocats et même certaines organisations syndicales) sont tombés dans ce piège.

*Lors d'un procès pour homicide involontaire, c'est un lien de causalité direct et certain entre le fait générateur et le dommage que l'on recherche afin d'établir une culpabilité. De même, les personnes morales ne sont responsables que par l'intermédiaire de leurs organes ou représentants : il faut donc que des « agissements fautifs » puissent être imputés à ses organes ou ses représentants qui sont nécessairement des personnes physiques (Crim<sup>7</sup>. 18 janv. 2000), qui exercent certaines fonctions de direction ou d'administration, de gestion ou de contrôle ou titulaire d'une délégation de pouvoirs, pourvue de la compétence, de l'autorité et des moyens nécessaires à l'exécution de sa mission (Crim. 30 mai 2000).*

Dès l'ouverture du procès, on ne pouvait alors qu'être perplexe devant deux paradoxes qui se révéleront cruciaux lors des plaidoiries finales :

> le traditionnel dénigrement de la SNCF (le « *SNCF bashing* » comme disent les éditorialistes : critiquer la gabegie, l'incurie, la « gréviculture », le manque de professionnalisme des cheminots...) qui infusait les prises de parole dans les médias en marge du procès et les interventions dans la salle d'audience ou dans celle des pas perdus du tribunal, ne pourrait pas suffire à établir ce lien de causalité directe et donc à faire condamner la SNCF ;



Le tribunal d'Évry

> la présence d'une seule personne physique sur le banc des accusés, portant seule sur ses épaules la responsabilité de la SNCF, du haut, à l'époque de l'accident, de ses 25 ans, ses 22 mois d'ancienneté à la SNCF et ses 5 mois en tant que DPX Voie à Brétigny (son deuxième poste), ne laisserait que peu de marges de manœuvre au procureur de la République.

### L'État... le grand absent

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la « cause-racine » de beaucoup des maux du ferroviaire est à rechercher dans le « *malthusianisme ferroviaire* » (pour reprendre une expression de Gilles Dansart, directeur de Mobilettre) des

gouvernements successifs depuis plusieurs décennies : sous-investissement chronique, cure d'austérité imposée par les services de Bercy, liaisons intervalles délaissées au profit des radiales par TGV, utilisation de la SNCF comme « outil » politique au mépris de toute logique industrielle (cynisme culminant en 2008 avec le lancement par l'État de la construction de quatre LGV simultanément et du Grand Paris Express), manque de vision stratégique, absence de mise en œuvre opérationnelle des réformes décidées...

3 Directeur d'établissement, directeur du territoire de production...

4 Direction de la circulation ferroviaire

5 Ligne nouvelle numéro 1, Paris-Lyon

6 Ligne à grande vitesse

7 Chambre criminelle du tribunal de...



*Tout en affirmant le principe de responsabilité des personnes morales, la loi (article 121-2 du Code pénal) en a exclu l'État, qui assure la protection des intérêts généraux et qui a la charge de poursuivre et punir les délinquants. Pour pallier l'absence de tout représentant des politiques publiques au procès, il était donc important pour l'UNSA-Ferroviaire de pointer la responsabilité de l'État et de ses organes décisionnels dans la dégradation des conditions de travail des cheminots - sans toutefois confondre, comme certaines organisations ont pu le faire, tribunal et tribune, là encore par respect pour les victimes.*

Lorsqu'en plein procès, certains avocats des parties civiles se sont épanchés dans la presse (« les syndicats ont fait le service minimum »), nous avons tenu à rappeler qu'un tribunal et un procès pour homicide involontaire ne sont ni le lieu ni le moment pour défendre les cheminots aux prises avec le zèle réformateur de l'État et de ses dirigeants. Où étaient ces mêmes avocats lorsque les cheminots et l'UNSA-Ferroviaire ont combattu les multiples réformes de l'entreprise ces dernières années ? Le corps cheminot n'a de leçon à recevoir de personne - chaque cheminot se rappelle le moment où il a appris la survenue de la catastrophe - et nous ne faisons pas partie de ceux qui acceptent que cette tragédie soit instrumentalisée.



Photo: R. Chessum

## 2. LES DÉBATS TECHNIQUES : BATAILLE D'EXPERTS AUTOUR DU RAIL

### Quels experts pour comprendre le ferroviaire ?

Sujet fondamental et central du procès (car au cœur de la construction d'un « arbre des causes<sup>8</sup> » de l'accident et de l'établissement des responsabilités), la question de l'expertise, plus qu'aucune autre, aura concentré les paradoxes :

> **1<sup>er</sup> paradoxe** : ce sont souvent les accusés (la personne physique ainsi que les deux représentants des personnes morales SNCF et RFF) qui ont joué le rôle d'expert pendant les audiences pour éclairer la présidente, à l'occasion des longues et nombreuses auditions des... experts appelés à la barre ! Boulons, rondelles, rupture, oxydation, corrosion, déformation, vieillissement des appareils de voie, danse, géométrie... A-t-on déjà vu un procès où les accusés auront autant « aidé » à la clarté des débats ? Posture étonnante, qui leur sera toutefois reprochée par certains avocats des parties civiles, sous couvert, encore un paradoxe, de « complexifier » les débats. Oubliant peut-être par là que c'est la matière ferroviaire qui est, par essence, complexe.

> **2<sup>e</sup> paradoxe** : les auditions des experts ont prolongé la bataille enclenchée depuis plusieurs années sur les « causes » de l'accident. Là encore, cette « bataille » repose sur un paradoxe :

- ◆ d'un côté (les parties civiles), on affirme que « les experts judiciaires (ceux mandatés pendant l'instruction pour aider à la recherche de la vérité) sont les seuls indépendants » – de l'autre (la défense), on répond « qu'ils ne sont pas issus du ferroviaire et qu'ils n'y comprennent donc rien » et « qu'indépendance ne veut pas dire compétence » ;
- ◆ d'un côté (la défense), on souligne que « les experts mandatés par la SNCF connaissent le monde ferroviaire comme leur poche, que leurs années d'expérience témoignent de leur compétence ». On insiste : « Croyez-vous que si les ingénieurs experts de la SNCF avaient pensé que les experts judiciaires avaient raison, ils se seraient tus ou auraient "inventé" un autre scénario uniquement pour dédouaner l'entreprise, créer un rideau de fumée,



Photo: R. Chessum

*faire diversion ? ». De l'autre (les parties civiles), on réplique : « s'ils connaissent très bien la SNCF, c'est qu'ils ont été mandatés par elle, ou en sont salariés, ils ne sont donc pas impartiaux ».*

Peut-on être expert du ferroviaire en France sans avoir eu quelque rapport que ce soit avec la SNCF ? La réponse nous semble être dans la question.

> **3<sup>e</sup> paradoxe** : la place donnée au rapport d'expertise Aptéis pendant l'enquête et le procès. Commandité par le CHSCT<sup>9</sup> de l'établissement à la suite de l'accident et réalisé en octobre 2014, ce rapport fait ressortir de nombreux éléments connus de beaucoup de cheminotes et cheminots :

- cheminots qui aiment leur métier, la sécurité, mais qui se désespèrent de la lente dégradation de leurs conditions de travail ;
- gestion des aléas et des urgences qui prend le pas sur la maintenance préventive ;
- baisse des effectifs ;
- ...

M. Spire, sociologue du travail ayant réalisé une dizaine d'expertises à la SNCF et directeur du cabinet Aptéis, a été auditionné librement pendant trois heures, avant d'être questionné durant toute une après-midi. Or, tout comme le « SNCF bashing » ne suffit pas à démontrer une culpabilité, ce rapport a été mis en perspective par les avocats de la défense : s'il plante un décor qu'à l'UNSA-Ferroviaire, nous connaissons bien et n'avons de cesse de dénoncer, il ne démontre rien concernant l'accident. Et contrairement à certains syndicats qui avaient fait le choix d'alimenter la machine médiatique pendant le procès à partir de ce rapport, c'est la déclaration liminaire de M. Spire avant son audition que nous retiendrons : « Nous n'avons pas recherché les responsabilités de l'accident dans notre enquête. »





Le tribunal d'Evry

## La thèse centrale de l'accusation et des parties civiles : un défaut de maintenance des voies ayant entraîné l'accident

Dans la droite ligne du rapport Aptéis, l'objectif des avocats des parties civiles et du procureur était bien de démontrer que la culture de la sécurité n'existait plus à la SNCF, que les besoins de maintenance et la réalisation effective des travaux étaient étalés, reportés, priorités, qu'on pouvait donc avoir des valeurs d'alerte ou d'intervention que l'on pouvait « laisser aller », que la SNCF et ses agents s'étaient habitués à ne pas réparer (logique de renoncement).

*Bien évidemment, la focale a été mise sur la particularité de Brétigny : secteur particulier, oui (zone dense, effets des travaux sur un pont-rail à proximité), mais pas une exception, que ce soit sur la nature du métier ou l'état du réseau. Les impacts des réorganisations, des postes non couverts, de la jeunesse de certains effectifs (« difficile de dire si c'est un vieillissement normal de la voie si on ne l'a pas vu vieillir ») ont été également soulignés. Une question cruciale a porté sur le planning de renouvellement de la TJD 6/9<sup>10</sup> (celle en cause) et l'absence de LTV<sup>11</sup> en amont de ce renouvellement.*

Cette incrimination des personnes morales s'est reportée naturellement sur le DPX Voie qui n'aurait pas vu, lors de sa dernière « tournée dirigeant », les boulons dévissés sur l'appareil de voie « depuis au moins plusieurs mois », selon les affirmations des experts judiciaires pendant l'enquête (on y reviendra plus loin).

Si l'UNSA-Ferroviaire s'est défendue de prendre part à cette bataille d'experts (et de prendre la parole publiquement pendant le procès), **ce point a toujours été, à nos yeux, crucial** : car ce qui est sous-entendu ici, ce n'est pas seulement que nos collègues de la maintenance « n'avaient plus le temps de », « devaient prioriser », « ne géraient que les aléas »... Remis dans le contexte du

**// L'objectif des avocats des parties civiles et du procureur était bien de démontrer que la culture de la sécurité n'existait plus à la SNCF... //**

procès (dont l'objectif, rappelons-le, est d'établir l'arbre des causes et la chaîne de responsabilités ayant amené le dysfonctionnement de l'éclisse et l'accident), cela revient à avancer la thèse que ces agents avaient renoncé, en connaissance de cause, à effectuer des tâches urgentes de sécurité telles que le resserrement de boulons, que ces boulons avaient été laissés desserrés pendant des mois et que, bien qu'étant

8 Méthode permettant d'identifier les facteurs ayant pu causer un accident

9 Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail

10 Traversée jonction double

11 Limitation temporaire de vitesse



visibles, toutes les tournées de surveillance n'avaient pas permis de les identifier (parce que les tournées étaient soit mal faites ou pas faites).

Dit plus directement : **le désassemblage de l'éclisse est la conséquence directe d'une maintenance qui n'est pas faite par les cheminots**. On laissera à ceux ayant porté au pinacle ce rapport dans le cadre du procès la responsabilité de ces accusations.

### Pour la défense, une thèse accusatrice qui ne tient pas

Si l'on devait résumer la posture de la défense (et donc de SNCF) :

*« si la cause du déraillement est identifiée (le mouvement de l'éclisse), on ne connaît pas la cause du désassemblage de cette éclisse »*

*« un tel retournement d'éclisse est unique dans l'histoire du ferroviaire »*

*« la SNCF a contribué activement aux enquêtes et demandé des analyses métallurgiques poussées »*

*« le site de Brétigny était une scène de guerre après l'accident sur au moins 200 m, l'aiguillage a été abîmé lors du déraillement, il a été tronçonné et transporté... or les constats des experts faits a posteriori et soulignant son état de délabrement n'en tiennent pas compte. »*

*« les analyses métallurgiques ont été trop tardives et partielles »*

Tout au long du procès, la défense de la SNCF s'est évertuée à contrer la thèse du procureur de la République, pour qui l'accident ne serait pas le fruit du hasard, un fait imprévisible, mais la conséquence d'un ensemble de fautes et pour qui la SNCF aurait été consciente d'un ensemble de dérives et n'aurait rien fait. « Et pourtant il n'y a pas eu d'autres Brétigny », assènera plus tard l'avocat principal de la SNCF.

**Il faut avoir en tête que les avocats des personnes morales dans ce procès ont également veillé aux intérêts de la défense dans de nombreux dossiers emblématiques de ces dernières années : Elf, Angolagate, effondrement du stade de Furiani, emplois fictifs de la ville de Paris, crash du Concorde, affaire Madoff, affaire Balkany... Bref, des avocats aguerris aux dossiers sensibles et/ou médiatiquement exposés... et qui savent exploiter les failles d'une accusation, encore plus si celle-ci a des fragilités.**

C'est cette même défense qui, à l'occasion d'une des auditions de l'expert judiciaire, l'a amené à affirmer à la barre qu'il était dans l'incapacité de dater précisément la séparation entre les têtes et les fûts des boulons et la sortie des boulons de l'assemblage ("cela a pu se rompre au moment du passage des bogies"), mettant à mal le fondement même du scénario des experts judiciaires.

C'est toujours la même défense qui a reproché au procureur de citer des noms de salariés SNCF (le directeur du territoire de production, par exemple) pendant son réquisitoire « dans le seul but d'essayer d'identifier des personnes physiques pour générer la responsabilité de la personne morale SNCF... alors même que ces personnes n'ont jamais été inquiétées pendant l'enquête, que certaines n'ont pas été mises en examen et d'autres pas même malmenées lors de leur audition à la barre ».

### 3. UN VERDICT EN QUESTION

Le concept de « faute caractérisée » n'a pas de contenu précis et se précise en ce que cette faute doit avoir exposé autrui à un risque ne pouvant être ignoré du prévenu permettant, en théorie, de la différencier de la simple imprudence ou négligence. Habituellement, les juridictions sont amenées à poser trois questions, dont la réponse positive aux trois cumulée est susceptible d'entraîner une déclaration de culpabilité de faits de blessures et homicide involontaire :

1. La faute revêt-elle la gravité requise et nécessaire à la faire considérer comme une faute caractérisée ?
2. L'auteur de cette faute avait-il conscience du risque de catastrophe auquel autrui était exposé ?
3. Cette faute est-elle en lien de causalité certain et continu avec le dommage, c'est-à-dire l'accident ?





**// Les experts judiciaires  
ayant reconnu à la barre  
qu'ils ne pouvaient dater le  
désassemblage de l'éclisse,  
peut-on en conclure que la SNCF  
a remporté la bataille des experts  
en instillant le doute ? //**

Les avocats de la défense l'ont martelé lors de leur plaidoirie : pour eux, personne à la SNCF ne pouvait, au regard de ses connaissances, ses missions, ses moyens et ses compétences, concevoir ou envisager l'hypothèse d'un retournement d'éclisse dans un cœur de traversée, car il aurait fallu avoir la capacité d'imaginer :

- > que plusieurs boulons d'une même éclisse pouvaient se désolidariser ;
- > que cette éclisse ne tomberait pas entre les rails, mais pourrait pivoter et se ficher dans le cœur de traversée ;
- > qu'elle ne serait pas brisée et/ou expulsée par le passage des bogies du train.

Les experts judiciaires ayant reconnu à la barre qu'ils ne pouvaient dater le désassemblage de l'éclisse, peut-on en conclure que la SNCF a remporté la bataille des experts en instillant le doute ? C'est ce qu'a conclu la défense : « *La loi commande au tribunal, quand il y a un doute, de donner bénéfice aux accusés* », fustigeant au passage les avocats des parties civiles, « *qui ont essayé d'ouvrir la porte de la présomption de culpabilité* ».



Photo : R. Chesium



À cet égard, le procureur de la République a été partagé : s'il a demandé la relaxe de SNCF Réseau-RFF et du DPX Voie (tout en conservant à l'esprit que le tribunal n'est pas obligé de le suivre), il a déroulé un réquisitoire très violent à l'égard de la SNCF, soutenant la thèse d'un processus lent de dégradation de l'appareil de voie, qu'une organisation de la maintenance défaillante et sans traçabilité n'a pas permis de corriger :

« *Il n'y a pas de honte à vouloir mettre un visage devant un coupable, c'est trop facile de dire que c'est accidentel, trop facile pour les cheminots qui ne s'interrogent pas sur ce qu'ils auraient dû faire, car derrière les coupes budgétaires, il y a aussi les référentiels mal lus, le travail mal fait...* »

« *Devant ce drame, on se pose beaucoup de questions. Cette catastrophe était-elle évitable ? En face de vous, vous avez affaire à une compassion feinte, un discours froid et technocratique : c'est le pot de fer contre le pot de terre.* »

« *Pour la SNCF, la cause est entendue, circulez, il n'y a rien à voir... Étrange sentiment poisseux que cette entreprise qui refuse de se regarder dans le miroir, alors que son image est, déjà, dégradée dans l'opinion publique.* »



Photo : R. Chesium

« *C'est aussi un problème de compétences : pas une question de manque de rigueur ou de niveau des agents de Brétigny, mais un manque d'implication professionnelle et de rigueur : lente dégradation des conditions de travail au vu des objectifs de production, de rentabilité. Il y a eu une incidence directe et certaine sur la maintenance et sa qualité.* »

« *SNCF vit dans le déni de ce qu'elle est devenue. "La sécurité est notre ADN" : non, ce n'est plus vrai. La culture de la sécurité a été remplacée par la culture de l'urgence. Au vu du nombre de condamnations de la SNCF, je plaide la récidive légale, comme pour tout autre délinquant. Et je demande donc la peine maximale (450 000 euros) contre SNCF et la tiens responsable de toutes les fautes commises.* »



#### 4. L'IMPLICATION DE L'UNSA-FERROVIAIRE DANS LE PROCÈS

L'UNSA-Ferroviaire a été présente lors de toutes les audiences du procès, son secrétaire général a été auditionné (voir plus loin) et un avocat a plaidé en notre nom aux côtés des autres parties civiles.

Sans faire d'amalgame entre la responsabilité des dirigeants dans la création d'un contexte délétère et leur responsabilité au sens pénal (établissement de la culpabilité suite à la mise à jour d'un lien de causalité directe), c'est parce que les manquements éventuels ayant concouru à la survenance

de cet accident, ainsi que l'accident en tant que tel, ont compromis la sécurité des travailleurs et causé un préjudice aux intérêts collectifs des agents des chemins de fer représentés par la fédération UNSA-Ferroviaire, que nous nous étions constitués partie civile.

Par respect pour les victimes, l'UNSA-Ferroviaire avait fait le choix de ne pas intervenir dans le débat médiatique classique, « à chaud », rythmé par les impératifs des grands médias et leur voracité pour toute chose SNCF : pas de communiqué de presse, pas de passage sur les plateaux télé, pas d'interviews, pas de petites phrases en sortie d'audience pour alimenter la machine médiatique : un tribunal n'est pas une tribune.

*Rappelons ici ce que nous écrivions en mai : « Pour nous, la responsabilité des personnes morales ne fait aucun doute, mais en tant qu'organismes zélés et gestionnaires consciencieux d'une pénurie planifiée et orchestrée par l'État » et non en tant que responsables d'une faute pénale ayant entraîné l'accident. Une cause-racine n'est pas un lien de causalité direct et certain.*

D'où notre demande, *in fine*, d'une condamnation de la personne morale SNCF à l'euro symbolique – on entendra plus tard une autre organisation syndicale demander l'euro symbolique... multiplié par le nombre de cheminots (150 000 euros, donc, plus les frais de justice) et une autre l'euro symbolique

### Tribunal judiciaire d'Évry - Audience du 1<sup>er</sup> juin 2022

## AUDITION DE DIDIER MATHIS POUR L'UNSA-FERROVIAIRE

Nos pensées vont d'abord en direction des victimes et de leurs familles, qui attendent de ce procès la manifestation de la vérité, plus de neuf ans après l'accident. Elles vont également aux cheminotes et cheminots, et notamment celles et ceux plongés depuis des années dans les conditions de fonctionnement et de travail ayant concouru à la survenance de cet accident et qui ont été décrites à la barre depuis plus d'un mois.

L'UNSA-Ferroviaire s'est constitué partie civile pour deux raisons :

- > qu'on le veuille ou non, c'est « sur » notre outil de travail qu'a eu lieu l'accident ;
- > et puis très vite, nos métiers, nos gestes métiers, notre organisation ont été mis en cause.

Nous sommes aux côtés des salariés amenés à réaliser la maintenance sur l'infrastructure du réseau et les appareils de voie. Les cheminots subissent au quotidien depuis de nombreuses années cette dégradation des conditions de travail que l'enquête judiciaire a identifiée comme une des causes de l'accident : l'insuffisance des effectifs, de leur encadrement et de leur compétence. Pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est cette cause racine qui éclaire la chaîne de causalité ayant abouti à l'accident.

Les bouleversements et l'éclatement du système ferroviaire depuis la création de RFF et l'introduction de nouvelles exigences économiques se sont traduits par un enchaînement de réorganisations désorganisatrices et de sévères réductions de moyens humains et matériels, tous pointés par l'enquête : dégradation lente et continue du réseau ferroviaire, multiplication des aléas sur des installations vieillissantes (particulièrement en zone dense), surconsommation des effectifs sur la maintenance corrective au détriment de l'anticipation, creusement de l'inadéquation entre les moyens alloués et les objectifs à gérer, création de zones grises dans l'organisation de la production...

Beaucoup de choses ont été dites à la barre sur les personnes morales tout au long du procès :

« RFF et SNCF, ce sont deux histoires marquées par le rôle de l'État. »

« Le financement du ferroviaire, ce n'est ni RFF ni SNCF, ce sont l'État, les collectivités territoriales... »

« Il a fallu faire beaucoup de réorganisations internes pour accompagner les évolutions législatives, les réformes ferroviaires, les choix politiques... »

Mais avec qui sont négociés la convention et le budget alloué à la maintenance... si ce n'est avec la « puissance étatique et politique » ? Si celle-ci n'est pas sur le banc des accusés, sa responsabilité ne fait aucun doute :

- > ce n'est pas « la SNCF » qui a, de son propre chef, dégradé dans l'ordre de ses priorités l'entretien des lignes du quotidien. Ce sont des décisions politiques qui ont engagé la fuite en avant vers le tout TGV ;
- > ce n'est pas « la SNCF » qui a décidé seule de ses contrats de performance et réduit d'elle-même l'allocation de ses ressources, c'est l'Agence des participations de l'État (APE), organisme rattaché au ministère de l'Économie et des Finances et qui incarne l'État actionnaire, qui supervise chaque année les revues budgétaires et fixe aux dirigeants de l'entreprise des objectifs de réduction des effectifs, du coût moyen agent, de la rémunération moyenne du personnel en place.

Comme l'a dit le représentant de RFF en réponse à Madame la Présidente qui lui demandait « Mais pourquoi il a fait ça, l'État, jouer avec la dette, la reprendre alors qu'il l'a laissée grossir pendant des années ? » : « Il faudrait lui poser la question, je ne représente pas l'État ».



multiplié par le nombre de votants pour ses listes aux dernières élections. À croire que l'inflation touche même la valeur du symbole...

À l'heure de conclure et d'archiver les milliers de témoignages et de phrases distillées à la barre pendant ces longues audiences, on reprendra presque mot pour mot les termes d'un témoin : « *SNCF ne fait pas circuler des trains pour qu'ils déraillent* ». C'est un fait, tout comme l'est l'incroyable souffrance des victimes. Mais la victime d'un accident est-elle forcément la victime d'une infraction pénale ?

Rendez-vous mercredi 26 octobre pour un verdict très attendu.

Par Bertrand DECLERCQ ■



Pour nous, la responsabilité des personnes morales ne fait aucun doute, mais en tant qu'organismes zélés et gestionnaires consciencieux d'une pénurie planifiée et orchestrée par l'État. Car la dégradation de l'écosystème ferroviaire n'était pas inéluctable. Au contraire, celle-ci a été rendue possible et accélérée par les gouvernements qui se sont succédé depuis plusieurs décennies, à travers une politique de « malthusianisme ferroviaire » : sous-investissement chronique, cure d'austérité financière imposée à l'entreprise SNCF, liaisons interville et trains du quotidien délaissés au profit des radiales par TGV (logique culminant en 2008 avec le lancement par l'État de la construction de quatre LGV simultanément et du Grand Paris Express)... Là encore, nous l'avons entendu à la barre du représentant de SNCF : « *Aujourd'hui, il y a 2500 km de LGV, presque deux fois plus qu'en 1996. C'est énorme.* »

Plus grave, quel que soit le jugement rendu dans cette affaire, les « causes-racines » évoquées ci-dessus et identifiées par l'enquête ne seront pas traitées ou remises en cause. Le futur du système ferroviaire voulu par les dirigeants politiques repose sur l'ouverture à la concurrence, qui elle-même repose sur deux piliers :

- > la toute-puissance d'une vision financière et économique. Ainsi, le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, promis par la dernière (et énième !) réforme ferroviaire et attendu pendant des mois, n'envisage qu'un « assainissement » économique et financier de l'entreprise et ne prend toujours pas en compte l'état du réseau. Il ne peut donc que contribuer à sa lente et continue détérioration.
- > le dogme de la réorganisation permanente. On ne peut que constater une accélération du rythme et de l'ampleur de ces réorganisations qui organisent la désorganisation et la déresponsabilisation. Pour SNCF Réseau, un nouveau projet prévoit, d'ici 2026, des objectifs de réduction des effectifs par métiers inédits : -18,6 % pour la voie, -17 % pour les caténaires et la signalisation, -10 % pour l'entretien des ouvrages d'art et l'alimentation électrique, 250 postes d'encadrants supprimés dans les établissements.

Ce projet porte un nom : « *Maintenir demain* » ou comment « *Tenir demain* » comme l'UNSA-Ferroviaire l'a rebaptisé ! Son but est de supprimer les DPX et de créer des unités mixtes (elles sont mono-métier actuellement). Ce sont les chefs de brigades (équipes) qui vont assurer le management des équipes sans posséder toutes les habilitations que possédaient les DPX. Ils vont se retrouver isolés car sans « chef » de proximité (DPX). Les dirigeants d'unités seront trop éloignés pour assurer le pilotage du quotidien. Mêmes causes, mêmes effets ?

Je vais me permettre de vous lire la conclusion de l'expertise des comptes clos 2021 du groupe SNCF, elle ne laisse pas la place au doute :

- > « *Un modèle économique et une injonction à l'autofinancement impossible sans soutien public plus affirmé et sans plans de productivité plus sévères encore ;*
- > *un modèle qui bute sur la dimension fortement publique des activités ferroviaires d'une part, sur les enjeux colossaux de régénération et de modernisation du réseau d'autre part ;*
- > *dans ce contexte, et malgré les injonctions contradictoires, le groupe SNCF parvient (encore) à assurer l'ensemble de ses missions, même si nous pouvons craindre qu'elles se réalisent parfois au détriment des collectifs et des organisations de travail ;*
- > *Depuis 2013, le groupe SNCF a perdu 12 % de ses effectifs, environ -20 000 salariés.*

L'UNSA-Ferroviaire ne peut que constater que cette « inaction ou (ces) choix techniques ou économiques pris » ne font que perdurer, dégradent et dégraderont les conditions de travail des cheminots au point de leur faire parfois prendre des décisions contraires à leurs intérêts, et portent atteinte aux actions concrètes menées par notre organisation syndicale.

Je vous remercie pour votre écoute.