

**COUR D' APPEL DE NANCY**

**TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE NANCY**

**Jugement du tribunal correctionnel : 16 mai 2011**  
**4 ème Chambre collégiale**

**N° minute : 1488/2011**  
**N° parquet : 02000041407**

**Plaidé du 14/03/2011 au 25/03/2011**  
**Délibéré le 16/05/2011**

A l'audience publique du **TRIBUNAL CORRECTIONNEL**, au Palais de Justice de NANCY, le **QUATORZE MARS DEUX MILLE ONZE**,

**Composé de :**

Madame **Catherine HOLOGNE**, Président,  
Madame **Mélina BUQUANT**, Juge assesseur,  
Monsieur **Jérôme PAUZAT**, Juge assesseur,

assisté de Monsieur **Julien ALBOUZE**, Greffier,

en présence de Monsieur **Yvon CALVET**, procureur de la République adjoint,  
et de Madame **Béatrice BOSSARD**, Vice-Procureur

a été appelée l'affaire

**ENTRE :**

Monsieur le **PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE**, près ce tribunal, demandeur et poursuivant

**PARTIES CIVILES :**

**Monsieur Aytekin ABACI**, demeurant: Krumpferstrasse 15/4 81377 MUNICH, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante

**Monsieur Rollin AMORE**, ayant élu domicile chez Me Alain BEHR 18 Place de la Carrière 54 000 NANCY, partie civile constituée au cours de l'instruction, comparante et assistée de Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY

**Mademoiselle Alexandra BRAVO AMORE** ayant élu domicile chez Me Alain BEHR 18 Place de la Carrière 54 000 NANCY, partie civile constituée à l'audience

par l'intermédiaire de son avocat, non comparante représentée par Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY

**Mademoiselle Michaela BRAVO AMORE** ayant élu domicile chez Me Alain BEHR 18 Place de la Carrière 54 000 NANCY, partie civile constituée à l'audience par l'intermédiaire de son avocat, non comparante représentée par Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY

**Monsieur Nicholas BRAVO AMORE** ayant élu domicile chez Me Alain BEHR 18 Place de la Carrière 54 000 NANCY, partie civile constituée à l'audience par l'intermédiaire de son avocat, non comparante représentée par Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY

**Monsieur Rollin Salvatore AMORE** ayant élu domicile chez Me Alain BEHR 18 Place de la Carrière 54 000 NANCY, partie civile constituée à l'audience par l'intermédiaire de son avocat, non comparante représentée par Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY

**Monsieur Darrin AMORE** ayant élu domicile chez Me Alain BEHR 18 Place de la Carrière 54 000 NANCY, partie civile constituée à l'audience par l'intermédiaire de son avocat, non comparante représentée par Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY

**Mademoiselle Carolina Suzanne AMORE** ayant élu domicile chez Me Alain BEHR 18 Place de la Carrière 54 000 NANCY, partie civile constituée à l'audience par l'intermédiaire de son avocat, non comparante représentée par Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY

**Monsieur Darrin James AMORE** ayant élu domicile chez Me Alain BEHR 18 Place de la Carrière 54 000 NANCY, partie civile constituée à l'audience par l'intermédiaire de son avocat, non comparante représentée par Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY

**Madame Rosemarie BRÜCKNER** ayant élu domicile chez Me Alain BEHR 18 Place de la Carrière 54 000 NANCY, partie civile constituée à l'audience par l'intermédiaire de son avocat, non comparante représentée par Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY

**Madame Susan ASARISI**, ayant élu domicile chez Me Catherine DENOUN, 4 rue Quentin Bauchart 75 008 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Catherine DENOUN**, Avocat au Barreau de PARIS

**Madame Nancy BONEY**, ayant élu domicile chez Me Catherine DENOUN, 4 rue Quentin Bauchart 75 008 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Catherine DENOUN**, Avocat au Barreau de PARIS

**Madame MEYERS Cecilia**, ayant élu domicile chez Me Catherine DENOUN, 4 rue Quentin Bauchart 75 008 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Catherine DENOUN**, Avocat au Barreau de PARIS

**Monsieur MEYERS John**, ayant élu domicile chez Me Catherine DENOUN, 4 rue Quentin Bauchart 75 008 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Catherine DENOUN**, Avocat au Barreau de PARIS

**Madame TONUCCI Kathryn**, ayant élu domicile chez Me Catherine DENOUN, 4 rue Quentin Bauchart 75 008 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, comparante assistée de **Me Catherine DENOUN**, Avocat au Barreau de PARIS

**Madame Edina CZEGLÉDINÉ VARGA**, demeurant Huba utca 5 2013 POMAZ, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante

**Monsieur Kaïoum Fatikovitch FATIKHOV**, demeurant 46 rue Académician korolev, app 9 KAZAN TATARSTAN ( RUSSIE ) , partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Alexandre SIAT**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Mireille ABENSOUR-GIBERT**, Avocat au Barreau de PARIS

**Madame Razia Zioufiarovna FATIKHOVA**, demeurant 46 rue Académician korolev, app 9 KAZAN TATARSTAN ( RUSSIE ) , partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Alexandre SIAT**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Mireille ABENSOUR-GIBERT**, Avocat au Barreau de PARIS

**Monsieur Rinat Kaïoumovitch FATIKHOV**, demeurant 46 rue Académician korolev, app 9 KAZAN TATARSTAN ( RUSSIE ) , partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Alexandre SIAT**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Mireille ABENSOUR-GIBERT**, Avocat au Barreau de PARIS

**Madame Alfia Kaïoumovna GAÏAZOVA**, demeurant 109 rue R Zorgué, app 259 KAZAN TATARSTAN ( RUSSIE ) , partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Alexandre SIAT**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Mireille ABENSOUR-GIBERT**, Avocat au Barreau de PARIS

**Monsieur Nail Ravilovitch FATIKHOV**, ayant élu domicile chez Me Bernard DESSAIX 137 boulevard de magenta 75 010 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Jean-Jacques TRINQUET**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Bernard DESSAIX**, Avocat au Barreau de PARIS

**Madame Farida Rachidovna TCHERVIKOVA**, ayant élu domicile chez Me Bernard DESSAIX 137 boulevard de magenta 75 010 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Jean-Jacques TRINQUET**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Bernard DESSAIX**, Avocat au Barreau de PARIS

**Mademoiselle Leïçan Ravilovna FATIKHOVA**, dont le représentant légal est **Madame Farida Rachidovna TCHERVIKOVA** ayant élu domicile chez Me Bernard DESSAIX 137 boulevard de magenta 75 010 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Jean-Jacques TRINQUET**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Bernard DESSAIX**, Avocat au Barreau de PARIS

**Monsieur KHIÇAMOUTDINOV Rachid**, ayant élu domicile chez Me Bernard DESSAIX 137 boulevard de magenta 75 010 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Jean-Jacques TRINQUET**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Bernard DESSAIX**, Avocat au Barreau

de PARIS

**Madame KHIÇAMOUTDINOVA Lira**, ayant élu domicile chez Me Bernard DESSAIX 137 boulevard de magenta 75 010 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Jean-Jacques TRINQUET**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Bernard DESSAIX**, Avocat au Barreau de PARIS

**F.N.A.U.T.** ayant pour représentant légal Monsieur Jean SIVARDIERE, Président demeurant: partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **David METAXAS**, Avocat au Barreau de LYON

**FENVAC** ayant pour représentant légal Monsieur Stéphane GICQUEL demeurant 8, Rue de la Baume 75008 PARIS 8° ARRONDISSEMENT, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante représentée par Me **Gérard CHEMLA**, Avocat au Barreau de REIMS

**Madame Michaela GRUNER**, demeurant Bergstrasse 16 82152 KRAILLING, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante

**Madame Katja WEGGLER**, en son nom personnel et représentant **Maren WEGGLER et Saskia WEGGLER** demeurant chez Me Jean-Marc DUBOIS 31 rue des Carmes 54000 NANCY, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante

**Monsieur HEARN Jason**, demeurant 49 rue Pasteur 95100 ARGENTEUIL, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante

**Monsieur IOANNATOS Gérassimos**, demeurant chez Me Dimitrios TSOUTSOUVAS 32 rue Akadémias et Lykavitou 10672 ATHENES GRECE partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante

**Madame IOANNATOÛ Nikoletta**, demeurant chez Me Dimitrios TSOUTSOUVAS 32 rue Akadémias et Lykavitou 10672 ATHENES GRECE partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante

**Monsieur Christian MUSCHALEK**, demeurant 17 rue du Château d'eau 75 010 PARIS, partie civile constituée au cours de l'instruction, non comparante

**ET**

**JANZ Volker**

né le 10 février 1947 à HILDESHEIM (ALLEMAGNE)

de JANZ Kurt et de Anne Lise ARNDT

Nationalité: allemande

Situation familiale : marié

Situation professionnelle : chef steward

Antécédents judiciaires: jamais condamné  
demeurant : Chez Me Grégoire LAFARGE 41 rue des acacias 75017 PARIS 17e  
ARRONDISSEMENT

Situation pénale : placé sous contrôle judiciaire

**Prévenu des chefs de :**

HOMICIDE INVOLONTAIRE faits commis Le 6 novembre 2002 à NANCY  
BLESSURES INVOLONTAIRES AVEC INCAPACITE INFERIEURE OU EGALE  
A 3 MOIS faits commis Le 6 novembre 2002 à NANCY

\*\*\*

**DB AUTOZUG**

Représentant légal : Monsieur Martin SELIG

Adresse : Chez Me Vincent ASSELINEAU 7 rue de la Tour des Dames 75009 PARIS  
9° ARRONDISSEMENT

**Prévenue des chefs de :**

HOMICIDE INVOLONTAIRE faits commis Le 6 novembre 2002 à NANCY  
BLESSURES INVOLONTAIRES AVEC INCAPACITE INFERIEURE OU EGALE  
A 3 MOIS faits commis Le 6 novembre 2002 à NANCY

\*\*\*

**SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER**

Représentant légal : Monsieur Alain AUTRUFFE

Adresse : 34 rue du Commandant Mouchotte 75014 PARIS 14°  
ARRONDISSEMENT

**Prévenue des chefs de :**

HOMICIDE INVOLONTAIRE faits commis Le 6 novembre 2002 à NANCY  
BLESSURES INVOLONTAIRES AVEC INCAPACITE INFERIEURE OU EGALE  
A 3 MOIS faits commis Le 6 novembre 2002 à NANCY

Les débats publics ont eu lieu à compter du 14 mars 2011 et se sont poursuivis jusqu'au 25 mars 2011, date à laquelle le jugement a été mis en délibéré ;

In limine litis, Me **Bruno QUENTIN**, Avocat au Barreau de PARIS, Conseil de la SNCF, a été entendu en sa plaidoirie et a déposé des conclusions dûment visées et jointes au dossier tendant à voir annuler l'ordonnance de renvoi devant le Tribunal Correctionnel de ce siège à l'égard de la SNCF ;

Le Ministère Public a été entendu sur l'incident et a déposé des conclusions dûment visées et jointes au dossier ;

Puis après en avoir délibéré conformément à la Loi

Le Tribunal a joint l'incident au fond

Avant l'audition de Monsieur **JANZ Volker** et de Monsieur **SELIG Martin** représentant légal de la **DB AUTOZUG**, le Président a constaté que ceux-ci ne parlaient pas suffisamment la langue française ;

Il a désigné Madame **Ruth DIECKMANN** et Madame **Martine PIERRAT**, interprètes en langue allemande inscrites sur la liste de la Cour d'appel de NANCY, les interprètes ont ensuite prêté leur ministère chaque fois qu'il a été utile ;

A l'appel de la cause, le Président a constaté la présence et l'identité de Monsieur **JANZ Volker**, la présence et l'identité de Monsieur **Martin SELIG** représentant légal de la **DB AUTOZUG**, la présence et l'identité de Monsieur **Alain AUTRUFFE**, représentant légal de la **SNCF**, et a donné connaissance de l'acte qui a saisi le tribunal.

Le Président a constaté la présence et l'identité des témoins cités à l'audience et leur a donné l'ordre de se retirer de la salle d'audience jusqu'au moment pour eux de déposer, par la suite au cours de l'audience, ils ont été entendu ;

Le Président a instruit l'affaire, interrogé les prévenus sur les faits et reçus leurs déclarations.

Me **David METAXAS**, Avocat au Barreau de LYON a réitéré la constitution de partie civile au nom de la **F.N.A.U.T** et a été entendu en sa plaidoirie ;

Me **Catherine DENOUN**, Avocat au Barreau de PARIS a réitéré les constitutions de partie civile au nom de et a été entendue en sa plaidoirie ;

Me **Alain BEHR**, Avocat au Barreau de NANCY, a réitéré la constitution de partie civile au nom **AMORE** et a été entendu en sa plaidoirie ;

Me **Alexandre SIAT**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **Mireille ABENSOUR-GIBERT**, Avocat au Barreau de PARIS a réitéré les constitutions de partie civile au nom de et a été entendue en sa plaidoirie ;

Me **Jean Jacques TRINQUET**, Avocat au Barreau de PARIS substituant Me **DESSAIX**, Avocat au Barreau de PARIS a réitéré les constitutions de partie civile au nom de et a été entendue en sa plaidoirie ;

Me **Gérard CHEMLA**, Avocat au Barreau de REIMS a réitéré la constitution de partie civile au nom de la **F.E.N.V.A.C** et a été entendu en sa plaidoirie ;

Mme le Président a fait lecture de la télécopie par laquelle **Monsieur Aytekin ABACI** réitère sa constitution de partie civile ;

Le ministère public a été entendu en ses réquisitions.

Me **Bruno QUENTIN**, Avocat au Barreau de PARIS, Conseil de la **SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER**, a été entendu en sa plaidoirie ;

Me **François ROBINET**, Avocat au Barreau de NANCY, Conseil de la **SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER**, a été entendu en sa plaidoirie ;

Me **Vincent ASSELINEAU**, Avocat au Barreau de PARIS, Conseil de la **DB AUTOZUG**, a été entendu en sa plaidoirie ;

Me **Grégoire LAFARGE**, Avocat au Barreau de PARIS, Conseil de **JANZ Volker** a été entendu en sa plaidoirie ;

Les prévenus ont eu la parole en dernier;

Le greffier a tenu note du déroulement des débats.

Puis, à l'issue des débats tenus à l'audience publique du 25 mars 2011, le Tribunal a informé les parties présentes ou régulièrement représentées que le jugement sera prononcé le 16 mai 2011;

A cette date, le Tribunal ayant délibéré et statué conformément à la Loi, le jugement a été rendu par Mme **Catherine HOLOGNE**, Président assistée de **Mme Michèle IGNACZAK**, Greffier, et en présence du Ministère Public, en vertu des dispositions de la Loi du 30 décembre 1985 ;

Le tribunal, après en avoir délibéré, a statué en ces termes

## LE TRIBUNAL

Attendu que **JANZ Volker** a été renvoyé devant le tribunal correctionnel de ce siège par ordonnance de Madame **Catherine REYTER-LEVIS**, Vice-Président chargé de l' instruction, rendue le 28 juillet 2010;

Attendu que **JANZ Volker** a été cité à domicile (domicile élu) par exploit d ' Eric PIQUET, huissier de justice à PARIS en date du 04 janvier 2011 pour comparaître à l'audience du 14 mars 2011, que la citation est régulière en la forme, que **JANZ Volker** en a eu connaissance ;

Attendu que **JANZ Volker** a comparu à l'audience de ce jour ;qu'il y a lieu de statuer **contradictoirement** à son égard ;

Attendu qu'il est prévenu

D'avoir à Nancy le 6 novembre 2002, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit :

- par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce notamment en posant un sac sur une plaque chauffante et en suspendant des vêtements au-dessus de la dite plaque chauffante, en s'abstenant de lutter directement contre l'incendie, en s'abstenant d'avertir les passagers du wagon, en s'abstenant de déverrouiller les portes de couloirs et les portes extérieurs du wagon, en ne donnant pas l'alerte de manière rapide et appropriée, involontairement causé la mort de Karl Jacob WEGGLER, André GRUNER, Attila Ivan CZEGLEDI, Suzanne AMORE, Emily AMORE, Michaël Bernhardt AMORE, Jeanne AMORE, Salvatore Mickael AMORE, Rainer WALDSINGER, Rezida FATYKHOVA, Ravi FATYKHOVA et Marina IONNATOU;

Faits prévus et réprimés par les articles 221-6 alinéa 1, 221-8 et 221-10 du code pénal

- par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce notamment en posant un sac sur une plaque chauffante et en suspendant des vêtements au-dessus de la dite plaque chauffante, en s'abstenant de lutter directement contre l'incendie, en s'abstenant d'avertir les passagers du wagon, en s'abstenant de déverrouiller les portes de couloirs et les portes extérieurs du wagon, en ne donnant pas l'alerte de manière rapide et appropriée, involontairement causé à Jean-Jacques GREFFET, Ulrich POHLMANN, Jason HEARN, Marc GIRAUD, Aytekin ABACI, Christian MUSCHALEK, Amy WORKMANN, Maxime MERCIER-CAMPBELL une incapacité totale de travail inférieure ou égale à 3 mois;

Faits prévus et réprimés par les articles R625-2 et R625-4 du code pénal

\*\*\*

Attendu que la **DB Autozug** a été renvoyée devant le tribunal correctionnel de ce siège par ordonnance de Madame **Catherine REYTER-LEVIS**, Vice-Président chargé de l'instruction, rendue le 28 juillet 2010;

Attendu que la **DB Autozug** a été citée à domicile (domicile élu) par exploit d'Eric PIQUET, huissier de justice à PARIS en date du 04 janvier 2011 pour comparaître à l'audience du 14 mars 2011, que la citation est régulière en la forme, que **DB Autozug** en a eu connaissance ;

Attendu que la **DB Autozug**, représentée par Monsieur Martin SELIG a comparu à l'audience de ce jour ;qu'il y a lieu de statuer **contradictoirement** à son égard ;

Attendu qu'elle est prévenue

D'avoir à Nancy le 6 novembre 2002, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit :

- par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce notamment en faisant circuler un wagon comportant : un système de fermeture inadapté sur les portes du couloir et d'accès extérieur au train, un seul extincteur localisé à l'opposé de l'office comportant un point chaud, dans les compartiments, une signalisation insuffisante de l'emplacement des marteaux brise-vitres et une



absence d'indication sur les modalités optimales de leur utilisation, involontairement causé la mort de Karl Jacob WEGGLER, André GRUNER, Attila Ivan CZEGLEDI, Suzanne AMORE, Emily AMORE, Michaël Bernhardt AMORE, Jeanne AMORE, Salvatore Mickael AMORE, Rainer WALDSINGER, Rezida FATYKHOVA, Ravi FATYKHOVA et Marina IONNATOU;

Faits prévus et réprimés par les articles 221-6 alinéa 1, 221-8 et 221-10 du code pénal

- par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce notamment en faisant circuler un wagon comportant : un système de fermeture inadapté sur les portes du couloir et d'accès extérieur au train, un seul extincteur localisé à l'opposé de l'office comportant un point chaud, dans les compartiments, une signalisation insuffisante de l'emplacement des marteaux brise-vitres et une absence d'indication sur les modalités optimales de leur utilisation, involontairement causé à Jean-Jacques GREFFET, Ulrich POHLMANN, Jason HEARN, Marc GIRAUD, Aytakin ABACI, Christian MUSCHALEK, Amy WORKMANN, Maxime MERCIER-CAMPBELL une incapacité totale de travail inférieure ou égale à 3 mois;

Faits prévus et réprimés par les articles R625-2 et R625-4 du code pénal

\*\*\*

Attendu que la **SNCF** a été renvoyée devant le tribunal correctionnel de ce siège par ordonnance de Madame **Catherine REYTER-LEVIS**, Vice-Président chargé de l'instruction, rendue le 28 juillet 2010;

Attendu que la **SNCF** a été citée à domicile (domicile élu) par exploit d'Eric PIQUET, huissier de justice à PARIS en date du 04 janvier 2011 pour comparaître à l'audience du 14 mars 2011, que la citation est régulière en la forme, que la **SNCF** en a eu connaissance ;

Attendu que la **SNCF** représentée par son Monsieur Alain AUTRUFFE, représentant a comparu à l'audience de ce jour ;qu'il y a lieu de statuer **contradictoirement** à son égard ;

Attendu qu'elle est prévenue

D'avoir à Nancy le 6 novembre 2002, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit :

- par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce notamment en faisant circuler un train ne comportant pas de moyen de communication entre les différents wagons composant le convoi et entre les wagons et la locomotive, et en laissant circuler un wagon n'étant pas conforme aux normes de sécurité, cette non-conformité étant connue de ses agents ( portes d'accès fermées de l'intérieur, indications insuffisantes sur l'emplacement et l'utilisation du marteau brise-vitre, absence d'un extincteur et emplacement de celui-ci ), involontairement causé la mort de Karl Jacob WEGGLER, André GRUNER, Attila Ivan CZEGLEDI, Suzanne AMORE, Emily AMORE, Michaël Bernhardt AMORE, Jeanne AMORE, Salvatore Mickael AMORE, Rainer WALDSINGER, Rezida FATYKHOVA, Ravi FATYKHOVA et Marina IONNATOU;

Faits prévus et réprimés par les articles 221-6 alinéa 1, 221-8 et 221-10 du code pénal

- par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce notamment en faisant circuler un train ne comportant pas de moyen de communication entre les différents wagons composant le convoi et entre les wagons et la locomotive, et en laissant circuler un wagon n'étant pas conforme aux normes de sécurité, cette non-conformité étant connue de ses agents ( portes d'accès fermées de l'intérieur, indications insuffisantes sur l'emplacement et l'utilisation du marteau brise-vitre, absence d'un extincteur et emplacement de celui-ci ), involontairement causé à Jean-Jacques GREFFET, Ulrich POHLMANN, Jason HEARN, Marc GIRAUD, Aytekin ABACI, Christian MUSCHALEK, Amy WORKMANN, Maxime MERCIER-CAMPBELL une incapacité totale de travail inférieure ou égale à 3 mois;

Faits prévus et réprimés par les articles R625-2 et R625-4 du code pénal

\*\*\*\* \* \* \* \* \*

### - L'ACTION PUBLIQUE -

Le 6 novembre 2002, le train n°261 "Paris Munich" quittait la gare de Paris à 22h58. Il était composé de deux convois; le premier, en tête de train, à destination de Munich, le second à destination de Francfort.

Le premier arrêt était fixé à Kehl, au fin d'effectuer un changement de personnel de bord.

La séparation des deux convois devait s'opérer à Karlsruhe.

Tous les wagons appartenaient à la SNCF, société responsable du réseau, à l'exception du wagon-lit situé immédiatement derrière la locomotive, propriété de la Deutsche Bahn Autozug GmbH, filiale de Deutsche Bahn AG.

L'ensemble du convoi à destination de Munich comprenait donc, en sus du wagon-lit de la DB, de la tête à la queue du train, deux wagons couchettes, trois wagons de places assises, et un wagon fourgon, seul équipé d'un appareil d'interphonie. A la suite, deux wagons de places assises, un wagon couchettes, et un wagon de la compagnie des wagons-lits étaient à destination de Francfort.

Tous les wagons couchettes et wagons-lits avaient à leur bord un accompagnateur dédié. Pour le wagon de la Deutsche Bahn, il s'agissait de monsieur Volker Janz, employé de Deutsche Bahn European Rail Service, filiale de la DB Autozug. Étaient également présents à bord deux contrôleurs, soit des Agents du Service Commercial des Trains (ASCT), un Responsable Équipe Train (RET) chargé de l'évaluation professionnelle des ASCT, et bien évidemment un conducteur de locomotive, soit un total de neuf personnes dont huit appartenant au personnel SNCF.

\*\*\*

Le train traversait la gare de Nancy vers 2h10. A cet instant, des fumées suspectes se dégagent à l'arrière du wagon lit de la DB étaient remarquées par du personnel SNCF travaillant sur le site. L'alerte était donnée et le convoi s'immobilisait précisément à 2h11, après une distance de freinage de 250m, à hauteur du quai de la Bataille. L'arrêt était le résultat couplé d'une rupture de l'alimentation électrique de la ligne, et de l'action d'un signal d'alarme à bord du train.

Le sinistre prenait rapidement une ampleur dévastatrice, le wagon devenant la proie des flammes. Celles ci semblaient provenir plus particulièrement de l'arrière du wagon de la DB, où un local de service jouxtait le dernier compartiment.

Vingt passagers occupaient le wagon-lit en cause, répartis dans onze compartiments, numérotés de 1 à 11 à partir de la tête du train. Monsieur Jean-Jacques Greffet (compartiment 2), messieurs Jason Hearn, Marc Giraud, Ulrich Pohlman (compartiment 4), messieurs Christian Muschalek, Aytekin Abaci (compartiment 8), mesdames Amy Workman, Maxine Mercier (compartiment 9) parvenaient à s'échapper par les fenêtres de leurs cabines respectives.

Seul monsieur Greffet faisait usage d'un marteau brise vitres pour fissurer la fenêtre de son compartiment, les autres employant des moyens de fortune. Ils présentaient des traces d'intoxication légère.

Les douze derniers passagers devaient décéder par asphyxie à l'intérieur du wagon. Les pompiers, appelés à 2h15 et parvenus sur place à 2h22, pénétraient avec difficulté dans la voiture à partir de 2h35.

Ils procédaient à l'évacuation des corps de messieurs Karl Weggler, André Gruner (compartiment 1), Attila Czegledi (compartiment 3), madame Suzanne Amore et ses petits enfants, Michaël et Emily Amore (compartiment 5), du couple Salvatore et Jeanne Amore (compartiment 6, communiquant avec le précédent), monsieur Rainer Waldsinger (compartiment 7), monsieur Ravil Fatykhov et madame Rezida Fatykhova (compartiment 10), mademoiselle Marine Ioannatou (compartiment 11).

Quatre corps, soit ceux de mesdames Ioannatou, Fatykhova, messieurs Fatykhov et Gruner, présentant des traces de brûlures, avaient apparemment été découverts dans le couloir clos de la voiture, les autres victimes ayant été retrouvées, dans des positions variables, à l'intérieur des compartiments.

Les personnels de bord étaient sains et saufs. Seul monsieur Volker Janz présentait des lésions, soit une intoxication au monoxyde de carbone, et des blessures aux pieds.

\*\*\*

Une information judiciaire était ouverte le jour même des chefs de blessures involontaires et homicides involontaires, l'enquête étant confiée au SRPJ de Nancy.

Au cours de l'instruction, la société mère Deutsche Bahn AG était entendue sous le bénéfice du statut de témoin assisté.

Les filiales, Deutsche Bahn Autozug GmbH, Deutsche Bahn Fernverkehr AG et Deutsche Bahn European Railservice GmbH étaient mises en examen pour blessures involontaires au préjudice de quatre des huit survivants et homicides involontaires.

La SNCF se constituait pour sa part partie civile; en fin d'information judiciaire, elle était mise en examen du chef d'homicides involontaires.

Enfin, monsieur Volker Janz était également mis en examen des chefs de blessures et homicides involontaires, ainsi que de destruction involontaire d'un bien par incendie.

A l'issue des investigations, des auditions et expertises, le magistrat instructeur prononçait un non lieu au bénéfice de la Deutsche Bahn Fernverkehr AG et de la Deutsche Bahn European Railservice GmbH. Un non lieu était également ordonné pour monsieur Volker Janz du chef de destruction involontaire par incendie.

Étaient ainsi renvoyés devant la juridiction correctionnelle monsieur Volker Janz, la Deutsche Bahn Autozug GmbH (désignée ci après sous le sigle DB) et la SNCF, des chefs de blessures involontaires ayant entraîné une ITT inférieure ou égale à huit jours au préjudice des huit passagers survivants, et homicides involontaires des douze passagers décédés.

Les débats se sont déroulés du 14 au 26 mars 2011. La SNCF a soulevé in limine litis la nullité de l'ordonnance de renvoi, et l'incident a été joint au fond. L'affaire été mise en délibéré au 16 mai. A l'issue, le Tribunal a retenu les éléments d'appréciation suivants et a ainsi fondé sa décision.

\*\*\* \*\*

### **- SUR LE MOYEN DE NULLITE-**

Le conseil de la SNCF a soulevé la nullité de l'ordonnance de renvoi au motif que les fautes qui lui sont reprochées ne sont pas imputées à une personne précise, de nature à caractériser la responsabilité de la personne morale retenue. Il ajoute encore que l'ordonnance de renvoi évoque au long de sa démonstration des "agents" sans plus de précision. Le ministère public conclut au rejet du moyen de nullité estimant que cette question relève de l'appréciation au fond.

La mise en cause de la personne morale n'exige pas l'identification préalable de la personne physique à l'origine de la faute. Par contre, la condamnation de la personne morale nécessite d'analyser si les manquements retenus n'ont pu être commis, pour le compte de la société, que par ses organes ou représentants. C'est bien cette approche qu'a retenue le magistrat instructeur, dont l'ordonnance est ainsi régulière, approche qu'il appartient à la juridiction de jugement de vérifier la pertinence.

Par conséquent, il convient de rejeter le moyen de nullité.

\*\*\* \*\*

## - ANALYSE DE LA PROCEDURE ET DES DEBATS -

### 1 - LES DONNEES FACTUELLES:

#### A) - LA DECOUVERTE DU SINISTRE ET LES INTERVENTIONS EXTERIEURES:

##### a - Le personnel SNCF:

C'est de deux postes d'observations différents que l'alerte est donnée par des membres du personnel SNCF en charge de travaux en gare de Nancy, surpris par des dégagements de fumées anormaux à l'arrière du premier wagon situé après la locomotive du train 261.

Monsieur Stocard se trouve à bord d'un engin thermique, une machine "Haut le Pied", à la sortie du dépôt avant de rejoindre Blainville. Du fait de travaux sur l'aiguillage devant le poste 1, il est en effet en attente du passage du train "Paris Munich" pour pouvoir ensuite emprunter la même voie.

Peu après 2h10, il remarque un dégagement anormal de fumée, qu'il associe à un problème de freins serrés.

Monsieur Stocard, par le biais de la radio sol-train, lance un message à destination du conducteur de la locomotive pour l'informer de ce fait. Celui ci le remercie, en précisant qu'il va s'arrêter.

Monsieur Mommer est dans le même temps en intervention en raison de travaux de remplacement d'un aiguillage devant le poste 1. Il est plus spécifiquement chargé de la protection électrique sur le portion de voie concernée, et doit, à 2h14, manoeuvrer un sectionneur après autorisation délivrée par le central sous station. C'est de son poste d'attente qu'il voit passer le train Paris-Munich, et plus particulièrement la première voiture, côté compartiments.

Les vitres ne sont pas cassées.

Des flammes apparaissent derrière deux vitres arrières, cette partie de la voiture étant en feu.

Un dégagement de fumée noire et épaisse monte de la voiture, dans laquelle il ne discerne aucun mouvement.

Ce dégagement est d'une telle importance qu'après son passage, le convoi est entièrement dissimulé, à l'exception des lanternes de queue.

Monsieur Mommer se précipite alors vers un téléphone d'alarme pour obtenir de monsieur Chrétien, régulateur sous-station, une coupure d'urgence.

Il se rend ensuite près du train immobilisé, après l'arrivée des secours. Les flammes atteignent alors trois mètres de haut, et la seconde voiture commence à être touchée.

Monsieur Chrétien, es qualité de régulateur sous-station, est en charge de l'alimentation électrique des lignes.

Suite à l'appel de monsieur Mommer, il coupe immédiatement le courant sur la portion comprise entre Laneuveville-devant- Nancy et Liverdun.

Dés lors, selon ses propres déclarations, "*plus rien d'électrique ne pouvait circuler*", et le train 261 s'immobilise au bout de quelques centaines de mètres, sur son élan.

Pour neutraliser le système d'induction susceptible d'entraîner l'électrocution des intervenants, il ordonne enfin la mise à terre de la portion de caténaire concernée.

Monsieur Chrétien a remis au service d'enquête un exemplaire de son rapport journalier. Celui ci fixe à 2h10 l'appel de monsieur Mommer.

\*\*\*

Les autres membres du personnel SNCF se sont rendus auprès du train immobilisé afin de porter secours, ayant entendu pour la majorité d'entre eux l'échange de message entre monsieur Stocard et le conducteur de la locomotive.

Monsieur Chaix supervise le chantier de remplacement d'aiguillage, et à ce titre, travaille au contact de monsieur Mommer qui l'informe de la situation.

Il décide de se rendre sur place et constate également la présence de flammes de près de trois mètres de haut s'échappant de la voiture de tête.

A ce moment, les pompiers ont été avertis, et la coupure d'urgence est effective.

Il est donc plus de 2h15.

Des passagers en tenue de nuit se trouvent sur le flanc droit de la voiture, soit côté compartiment, le long du quai de la Bataille. Des fenêtres sont brisées côté compartiment.

Sur le flanc gauche, côté couloir, la police ferroviaire tente sans succès de briser les vitres. Une épaisse fumée noire sort des aérations du toit, tandis que les flammes gagnent la seconde voiture. Il tente en vain de faire usage d'un extincteur.

Les pompiers arrivent sur place, et ne parviennent pas à ouvrir les portes latérales du wagon à l'aide d'une clé de berne.

Messieurs Gaillard, Dumas, Hausswirth et Ferry, en fonction à la police ferroviaire, se trouvent en poste pour assurer la surveillance d'un train en provenance de Strasbourg et à destination de Paris.

Ils sont avisés de l'échange de message entre monsieur Stocard et le conducteur du train Paris-Munich.

Si, de leur poste d'observation, ils n'ont pas remarqué de dégagement de fumée, ils ont senti une odeur anormale, semblable à du caoutchouc brûlé selon monsieur Hausswirth. Ils se rendent alors près du train arrêté, les services de police et les pompiers étant déjà présents. Ils est donc plus de 2h22.

Ils confirment tous les trois l'importance des flammes.

Les pompiers ne parviennent pas ouvrir les portes extérieures à l'aide de la clé de berne.

Ils finissent par briser les vitres des deux portes latérales situées côté locomotive pour pénétrer à l'intérieur. Une porte close leur interdisant l'accès au couloir de la voiture, elle doit être forcée à l'aide d'une barre à mine et d'un écarteur hydraulique.

Monsieur Gaillard brise pour sa part la première fenêtre avant située côté couloir, permettant ainsi à l'un des pompiers de pénétrer dans la voiture à l'aide d'une échelle.

Selon le témoin, les secours ne parviennent à extraire que des passagers décédés.

Messieurs Stote, Milluzzo, Gallaire, Blandin, Jeol et Michaut sont quant à eux également en intervention sur les travaux de remplacement d'aiguillage, et ce trouvent à l'intérieur du poste 1, d'où il entendent l'échange de message par la radio sol-train.

Ils regardent alors en direction du Paris-Munich, et constatent effectivement la présence d'une fumée épaisse et blanche.

Le chef de poste demande au conducteur du train de dégager les installations. Celui ci répond qu'il est trop tard, le train s'étant arrêté.



Il envoie encore un message, pour signaler la gravité de la situation. Messieurs Stote, Gallaire et Milluzzo se rendent sur place équipés d'un extincteur. L'importance des flammes qu'ils découvrent alors en rend l'usage impossible. La voiture est dans l'obscurité, et aucun bruit ni agitation n'est perceptible côté couloir.

Monsieur Stote pénètre dans le wagon couchette situé en deuxième position, mais il n'y découvre aucun passager. Il ressort alors, au moment où arrivent les pompiers.

Il confirme l'impossibilité d'ouvrir les portes latérales de la voiture sinistrée à l'aide de clé de berne.

Monsieur Milluzzo affirme quant à lui qu'ils sont entrés par la porte arrière gauche de la voiture allemande, et non par la porte avant gauche de la voiture couchettes suivante. L'ensemble des témoignages conjugués permet d'affirmer qu'il fait erreur sur ce point. Il constate la présence d'une importante fumée.

#### *b - Les pompiers:*

Le rapport d'intervention rédigé à l'issue par le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) de Meurthe et Moselle permet de retenir que l'appel de la SNCF au Centre de Traitement de l'Alerte (CTA 54) est intervenu à 2h15.

Les premiers secours se sont présentés quai de la Bataille à 2h22. Un premier binôme est parvenu à pénétrer dans le wagon par la porte arrière droite à 2h35 et a maîtrisé le foyer principal.

L'intervention se termine à 10h22, et a mobilisé 118 sapeurs pompiers.

#### Plusieurs difficultés ont été rencontrées:

Les premières sont liées à la configuration des lieux:

D'une part, un dénivelé de trois mètres, rendu plus périlleux par la présence d'une grille surmontée de pointes sépare la voie publique du ballast, rendant le lieu du sinistre difficilement accessible. D'autre part, la proximité des caténaires exige une grande prudence de la part des intervenants.

Les secondes tiennent au wagon lui même: Les portes latérales arrières sont bloquées, soit par verrouillage soit par déformation due à la chaleur du foyer. Les portes latérales avant et la porte d'accès au couloir desservant les compartiments par l'avant sont verrouillées.

Les parties les plus dégradées par le feu se situent à l'arrière du wagon allemand, à hauteur d'un local d'office et d'une armoire électrique jouxtant le compartiment 11.

Le bilan humain est particulièrement lourd, les sapeurs pompiers n'ayant pu dégager que des victimes déjà décédées, bloquées à l'intérieur du wagon, et intoxiquées par des fumées de combustion d'autant plus denses qu'elles étaient confinées. Telle est la conclusion du rapport d'intervention.

\*\*\*

Arnaud Gudéfin est intervenu en binôme avec Frédéric Tisserand. Ils sont parvenus à pénétrer dans le wagon sinistré par la porte arrière droite (côté compartiments) après l'avoir forcée car elle était déformée, soit par une tentative d'ouverture antérieure soit par la chaleur.

Ils sont équipés, comme leurs collègues, d'Appareils Respiratoires Isolants (ARI).

Lors des débats, monsieur Gudéfin, interrogé sur l'importance de la chaleur régnante et sur l'absence totale de visibilité, déclare qu'il était impossible d'entrer dans la voiture sans équipements de protections et respiratoires.

Sur leur droite, ils s'engagent dans le couloir desservant les compartiments. Il n'y a plus de porte séparative pour entraver leur progression, celle-ci ayant été détruite par le feu.

Ils longent en premier lieu un local qu'ils s'accordent au bout de deux auditions à définir comme des toilettes dont la porte est close. Suit une kitchenette, ouverte.

Dans une des deux premières cabines suivantes (soit les numéros 10 et 11) selon monsieur Gudéfin, il découvrent le corps d'une femme au sol entre la couchette et la cloison.

Monsieur Tisserand la situe dans la deuxième cabine, et précise qu'elle présentait des traces de brûlures.

Lors des débats, monsieur Gudéfin précise qu'il ne peut dire avec cette certitude que cette victime se trouvait à l'intérieur de la cabine, du fait de l'absence totale de visibilité.

Ils s'avancent jusqu'à la troisième cabine (soit le compartiment 9 dans leur sens de progression) sans remarquer la présence de corps dans le couloir.

Là encore, ils précisent que la fumée est d'une telle densité que même avec leurs lampes, ils sont contraints d'avancer à tâtons.

Michel Goncalves est intervenu en binôme avec Christophe Janin, sur le côté avant gauche du wagon, soit côté couloir et immédiatement derrière la locomotive.

Ils ne sont pas parvenus à ouvrir la porte latérale extérieure apparemment verrouillée. Monsieur Goncalves brise la seconde fenêtre de couloir (à partir de la porte) à l'aide d'une matraque fournie par un agent de la police ferroviaire.

La fumée est noire et dense, la chaleur insupportable, confirme t-il à l'audience. Il décide de remonter le couloir pour ouvrir la porte latérale extérieure. C'est alors qu'il découvre la présence de trois ou quatre corps allongés, dont deux devant la porte intermédiaire du couloir.

Lors des débats, il précise que ceux ci se situaient à 1m50, 2m de la porte de couloir.

L'ouverture de celle ci s'avère impossible. Elle est finalement forcée par ses collègues, qui ont au préalable réussi à pénétrer par la porte avant du wagon.

Monsieur Goncalves continue alors d'avancer vers l'arrière de la voiture en remontant le couloir. Il y découvre un autre corps, semblant collé au sol. Il ouvre une cabine et un corps, manifestement accroupi ou debout derrière la porte, chute sous l'effet de l'ouverture. Il indique également avoir vu dans un compartiment deux autres corps allongés sur les couchettes.

Monsieur Janin confirme le récit de son collègue quant à leur mode de pénétration dans les lieux, précisant qu'ils sont passés par la première ou la deuxième fenêtre du couloir.

Il se souvient quant à lui d'au moins trois corps allongés dans le couloir à l'endroit où ils sont entrés. Ils n'ont découvert aucun survivant.

Luc Barbey est intervenu en binôme avec Anthony Songeur. Constatant que la porte avant gauche (côté compartiments et locomotive) est verrouillée, il en brise la vitre à l'aide d'une masse, puis passe un bras pour l'ouvrir. Une autre équipe fait de même côté gauche.

Après avoir pénétré sur la plate forme, ils se heurtent à la porte desservant le couloir, également verrouillée. Ils ne parviennent à l'ouvrir qu'en utilisant un écarteur hydraulique.

Ils constatent alors la présence d'une épaisse fumée, la visibilité étant quasi nulle. Continuant leur progression, ils sont immédiatement gênés par un obstacle, qui s'avère être un corps noirci.

La fumée se dissipant, ils remarquent la présence d'autres corps dans le couloir. Monsieur Barbey précise avoir découvert un corps noirci de fumée allongé sur sa couchette supérieure gauche, dans un compartiment indéterminé.

Monsieur Songeur déclare quant à lui avoir découvert le corps d'un homme allongé sur la couchette supérieure gauche dans le premier compartiment (soit la cabine 1 dans son sens de progression).

Christian Agusti est intervenu en binôme avec Bernard Lallement, empruntant la voie ouverte par le binôme Gudefin/Tisserand. Monsieur Agusti sort six corps du wagon sinistré: il confirme la présence d'un corps semblant collé au sol du couloir, à proximité de l'incendie (soit vers le compartiment 11). Il dégage un autre corps du couloir, qui a la particularité d'être nu, puis un troisième corps également situé dans le couloir, sans autre précision. Dans une cabine, il découvre un enfant allongé sur sa couchette, en bas à gauche. Dans une autre, une victime est recroquevillée à genoux, le visage au niveau de la vitre. Dans un compartiment voisin, il dégage un autre corps, sans plus d'indication.

Monsieur Lallement précise avoir découvert dans une même cabine un enfant allongé sur sa couchette basse; une femme est à ses côtés, lui tenant le pied, tandis qu'un homme au visage marqué par la chaleur gît au sol. Il ne découvre aucun corps dans le couloir côté local cuisine.

Bruno Geisen forme binôme avec Thierry Lachambre. Ils pénètrent dans le wagon à la suite du binôme Barbey/ Songeur, soit côté compartiments/locomotive.

Monsieur Geisen indique que deux à trois victimes sont découvertes dans le couloir. Il remarque un corps à terre dans un compartiment, un homme lourd dans la couchette supérieure d'une cabine, deux femmes dont une jeune fille dans une même cabine, la plus jeune faisant face à la vitre du compartiment, et enfin le corps noirci d'une femme dans le couloir (côté cuisine dans son sens de progression).

Son collègue se souvient avoir extrait trois victimes du couloir, et quatre de compartiments, sans plus de précision.

### *c - Autre secours:*

Venceslas Vincon se rend en voiture chez ses parents lorsqu'il remarque, à hauteur de la rue de Phalsbourg un voile de fumée, devenu de plus en plus dense au fur et à mesure de sa progression. Il en découvre l'origine en arrivant quai de la bataille.

Le wagon de la DB est alors en feu, une fumée opaque se dégage, et la vitre arrière gauche (correspondant au local cuisine) est brisée. Il remarque la présence de deux jeunes filles qui lancent des cailloux afin de tenter, sans succès, de briser les vitres situées côté compartiments.

Le jeune homme s'empare d'un marteau et revient vers le wagon. A travers la fumée, il remarque qu'une personne tente de briser une vitre à coup de pieds.

Celle ci cède, et deux personnes parviennent à s'extraire, dont l'une présente une coupure sur le nez.

Avec son marteau, Venceslas Vincon parvient à casser une fenêtre. Un homme intégralement vêtu et parlant une langue étrangère le sollicite afin qu'il lui fasse la courte échelle, mais l'âpreté de la fumée l'empêche de pénétrer ainsi dans le wagon.

Selon le témoin, la porte avant droite de la voiture est ouverte. Personne n'est sorti par cette issue, et la densité des fumées empêche d'entrer.

C'est alors que le témoin constate l'arrivée des sapeurs pompiers, soit à 2h22.

## **B) - LA SITUATION A BORD DU TRAIN:**

### *a - Volker Janz:*

Il est entendu à quatre reprises au cours de l'enquête initiale, puis auditionné par le magistrat instructeur lors de sa mise en examen.

Ses déclarations successives, complétées par son interrogatoire lors des débats, présentent plusieurs variations.

Il souligne toutefois que les conditions de certaines de ses auditions auprès des services d'enquête ont pu laisser place à une compréhension imparfaite, et force est d'admettre qu'il n'a sans doute pas été judicieux d'utiliser comme interprète, une fois Maxine Mercier, victime survivante, et à une autre occasion, un enquêteur du service ayant déjà auditionné monsieur Janz.

Quoi qu'il en soit, il convient de reprendre l'ensemble de ces dépositions, qu'il faudra confronter aux autres données du dossier.

Lors de sa première audition, il explique avoir contrôlé les passagers au départ du train. Il lui appartient en effet de récupérer les titres de transport et pièces d'identité pour les soumettre ensuite au contrôleur de la SNCF.

Celui ci (monsieur Boesch, accompagné de monsieur Berville) s'est présenté vers 1h30. A l'issue, Volker Janz s'allonge sur sa couchette, située dans le couloir en face du local cuisine, dont la porte est fermée mais non verrouillée.

Assoupi, il est mis en éveil par une odeur de brûlé, et se rend dans le local de service. Il constate alors que ses vêtements, suspendus à une patère au dessus de la plaque de cuisson, sont en feu. Il précise n'avoir aucunement utilisé la plaque de cuisson depuis le départ du train.

Il cherche alors à éteindre le feu avec de l'eau mais est brûlé aux cheveux et contraint de reculer.

Il referme la porte du local.

Il explique n'avoir pu faire usage du seul extincteur à disposition, celui ci se trouvant à l'autre extrémité du couloir, déjà enfumé.

Ainsi, n'ayant pu en premier lieu, conformément aux consignes de sécurité, éteindre l'incendie, il s'attache à la règle suivante, soit faire arrêter le train.

Pour lui, évaluer le lieu d'arrêt est capital, notamment afin de faciliter l'accès des secours. Dès lors, il ne peut en prendre seul la décision en tirant le signal d'alarme. La seule solution dans son esprit est de trouver le contrôleur, afin qu'il avise le conducteur du train.

C'est dans ce but qu'il quitte son wagon. Paradoxalement, alors qu'il a évoqué la présence de fumée dans le couloir, il ajoute avoir pu partir car *“la situation n'était pas de nature à véritablement créer un risque immédiat, mortel.”*

Il précise qu'il y a un contrôleur dans le wagon 118, et un dans le wagon 117. Il ne s'arrête pourtant pas dans ces voitures, cherchant plus précisément le *“chef responsable des contrôleurs français”*, dont il ignore la localisation.

C'est ainsi qu'il poursuit sa route, en courant mais sans crier pour ne pas créer de mouvement de panique, jusqu'au wagon 115 (soit le quatrième après la locomotive) où il trouve le contrôleur parlant allemand (monsieur Boesch). Il retourne ensuite vers sa voiture. Le train s'arrête et il descend par la porte du wagon 118.

Il ne peut ensuite remonter dans sa voiture en raison des flammes et de la fumée.

Dans sa seconde audition, il apporte quelques précisions supplémentaires et quelques modifications dans sa version des faits. Il a été réveillé par de la fumée qui sort alors de la porte de la cuisine et par des lueurs. Ouvrant la porte et constatant le feu, il veut prendre de l'eau à l'évier lors que le feu s'attaque à ses cheveux et l'oblige à renoncer.

Il ferme la fenêtre basculante située au dessus de l'évier, et la porte. Voulant stopper le train, il réalise que son téléphone portable est resté dans la cuisine. Il aurait été en tout état de cause inefficace, puisqu'il ne dispose pas de numéros à contacter.

S'il n'utilise pas le signal d'alarme, c'est parce qu'il ignore la position du train. Il maintient, sans plus détailler, qu'il ne peut accéder à l'unique extincteur car il *“ne pouva[i]t plus passer”*.

Il confirme avoir cherché le “chef” de train, dont il ignore la position exacte. Il ne songe pas à avertir les accompagnateurs présents dans les wagons couchettes 117 et 118, car il ignore où se trouvent leurs compartiments, et parce qu'il ne veut pas créer de panique.

A nouveau, Volker Janz déclare avoir rencontré monsieur Boesch dans le troisième wagon suivant la locomotive, celui ci venant vers lui, donc en provenance de l'arrière du train. Après l'avoir informé des faits, il rejoint son wagon.

Cette fois, il prétend être parvenu à pénétrer à l'intérieur, au niveau de la plate forme. L'opacité des fumées l'oblige néanmoins à rebrousser chemin.

Il s'étonne que les passagers ne soient pas sortis par les portes situées côté locomotive...

Sa troisième audition apporte d'autres nuances.

Réveillé par une odeur de roussi et par des lueurs anormales visibles par la grille d'aération de la porte de la cuisine, il pénètre dans le local. Il constate que ses habits brûlent. Sous ceux ci, sur la plaque de cuisson, se trouve un sac de voyage qu'il a préalablement disposé.

Il précise n'avoir pas fait usage de cette plaque au cours du voyage, et ajoute que le commutateur ne peut être actionné accidentellement.

Voulant prendre un récipient dans le but d'éteindre le feu avec de l'eau, il ne parvient pas à s'en saisir, les flammes lui léchant le visage. Il maintient avoir fermé la porte.

Désormais, il ne s'explique pas pourquoi il n'a pas tiré le signal d'alarme. De même, il ne s'explique pas pourquoi il n'a pas été quérir l'extincteur, alors qu'il déclare, pour la première fois, que le couloir était exempt de fumée.

Il précise, outre le caractère inopérant et inaccessible de son portable, que la voiture n'est équipée ni de haut parleur ni d'interphone, susceptibles de communiquer avec ses passagers, et permettant de contacter le personnel dans les wagons SNCF.

S'agissant de son retour vers son wagon après avoir contacté le contrôleur français, il prétend cette fois être parvenu à entrer de trois pas dans le couloir de sa voiture.

Il fait ensuite demi tour car la fumée lui coupe la respiration.

Volker Janz revient enfin sur sa déposition précédente, résultant selon lui d'une mauvaise interprétation: il sait que personne ne pouvait quitter la voiture côté locomotive, la porte du couloir ayant été verrouillée.



Lors de sa dernière audition par les services de police, il déclare à nouveau avoir fermé la fenêtre située au dessus de l'évier, précisant que la chaleur des matériaux lui a brûlé la main. Il confirme qu'il y avait peu de fumée dans la cuisine, et aucune dans le couloir.

Il déclare enfin qu'avant sa prise de service, il a consommé en mangeant un litre de vin rouge acheté à Paris, ce entre 17h et 20h30.

Entendu par le magistrat instructeur lors de son interrogatoire de première comparution, Volker Janz ne s'explique pas comment la plaque de cuisson a pu se trouver en fonctionnement.

Il déclare avoir posé son sac à cet endroit par habitude, et de même pour ses vêtements.

Il conteste les avoir pendus sur la butée retenant la porte du placard, mais sur un crochet présent à côté. Il souligne d'ailleurs qu'un cintre est habituellement accroché à cet endroit.

Si un placard est à disposition pour ranger ses effets personnels, celui ci était inutilisable, car déjà rempli par des sangles et couvertures.

Il déclare à nouveau n'avoir pas pensé à utiliser l'extincteur, dont il ignore en outre le maniement. Selon lui, il n'y a pas de fumée dans le couloir lors de sa découverte du sinistre, et ses premières déclarations contraires résultent d'un malentendu: il avait voulu évoquer une odeur de fumée, et non la fumée elle même.

Il pense encore que la décision d'arrêter le train n'appartenait qu'au "chef" de train. Il ignorait de surcroît où se trouvait le train, n'ayant pu apercevoir de son siège les lumières de la ville.

S'agissant de systèmes de fermeture, l'accompagnateur allemand déclare que des consignes écrites ordonnent la fermeture des portes de couloir entre 0h et 5h. L'usage est la cause de la fermeture des portes latérales par des crochets de sécurité, empêchant toute intrusion par l'extérieur.

Andreas Glauch, employé de la Deutsche Bahn European Railservice, accompagnateur de wagon lit à l'instar de Volker Janz, précise aux enquêteurs qu'il était interdit d'entreposer ses effets personnels ailleurs que dans le placard conçu à cet effet, et notamment dans la cuisine.

Volker Janz réplique au magistrat instructeur que ces consignes ont été prises postérieurement au sinistre.

Ce même témoin prétend que la liberté d'aller et venir des passagers interdit la fermeture des portes de couloir latérales. Volker Janz réplique que ce principe, valable pour les voitures de jour, ne s'applique pas aux wagons lits.

Lors des débats, Volker Janz s'en tient à sa dernière version, notamment sur le point essentiel de la découverte du feu, qu'il est le seul à avoir constaté. S'il a aperçu des lueurs "suspectes", c'est en ce qu'elles ne pouvaient correspondre à l'éclairage en fonction dans la cuisine, mais il ne s'agissait toutefois pas de flammes.

Il réaffirme avoir pu pénétrer dans la cuisine, et ajoute que le feu était circonscrit à des flammes au niveau des épaules de sa veste. Sur interrogation, il en déduit que l'origine du feu peut être un court circuit, provenant de l'armoire électrique adossée à la cloison sur laquelle il avait pendu ses vêtements, sur un crochet disposé à cet effet.

Il maintient avoir tenté d'éteindre le feu dans les circonstances déjà rapportées, et avoir refermé porte et vasistas.

Le couloir n'étant pas enfumé, il n'a eu qu'une seule idée en tête, excluant toutes autres alternatives: prévenir le chef de train, soit monsieur Boesch, pour la simple raison qu'il avait été son interlocuteur lors du contrôle de billets.

Il admet que celui ci a pu le rejoindre au wagon 113, son souvenir sur ce point étant incertain.

Remontant ensuite vers son wagon, il réaffirme avoir pénétré à l'intérieur, au delà de la porte séparative de couloir, et avoir du rebrousser chemin en raison des fumées.

Il déclare n'avoir entendu aucun bruit ni perçu le moindre mouvement dans la voiture lit. C'est au moment de son retour sur la plate forme du wagon 118 qu'il constate l'arrêt du train, sans brusquerie notable.

## *b - les autres membres du personnel de bord:*

### *1- le conducteur de la locomotive:*

Monsieur Holterbach a été entendu à deux reprises lors de l'enquête. Il a complété et précisé sa déposition lors des débats.

Alors qu'il traverse la gare de Nancy à une vitesse approximative de 40km/h il est averti par la radio sol-train d'un dégagement de fumée à l'arrière du premier wagon, ce qu'un coup d'oeil par la fenêtre de la locomotive lui confirme.

Il précise à l'audience avoir précisément regardé du côté gauche, soit côté couloir, et avoir vu une importante fumée grise s'échapper au niveau du bas de caisse de la voiture.

Il réduit alors sa vitesse à 15km/h lorsqu'une disjonction, (soit l'ouverture de l'interrupteur général de la locomotive par coupure de courant) survient, couplée avec un freinage automatique d'urgence.

Le train s'immobilise, et alors qu'il commence à quitter sa locomotive, étant encore sur le marche pied, il voit une vitre arrière, correspondant à l'office, éclater côté compartiments, puis jaillir une épaisse fumée noire et des flammes.

Il demande de l'aide par radio, puis court vers l'arrière de la voiture allemande muni d'un extincteur. Il ne peut pénétrer à l'intérieur du wagon, les portes étant verrouillées, ce qui ne le surprend pas, sachant que les voitures allemandes sont munies de dispositifs de fermeture supplémentaires.

Il remonte le long du wagon vers la motrice, et voit dans les compartiments des voyageurs réclamer de l'aide, étouffer, se coller aux fenêtres, taper dans les vitres. Il situe cette scène vers le milieu du train, et précise lors des débats avoir vu le visage d'un enfant glisser le long de la vitre.

La hauteur de la voiture par rapport au ballast l'empêche de briser les vitres avec son extincteur.

Il retourne donc chercher une grande clé plate dans la locomotive, avec laquelle il parvient à briser cinq fenêtres.

Par d'autres, il constate que des passagers parviennent à s'enfuir, mais plus aucun mouvement n'est perceptible dans la voiture. Il précise que la fumée est noire. Il se rend alors côté couloir, où il ne constate pas plus de mouvement.

Une vitre à l'arrière, en face de l'office, est brisée, d'où s'échappent des flammes qu'il ne peut éteindre.

Il retourne alors vers le flanc droit, au moment de l'arrivée des pompiers, soit 2h22.

Selon lui, le système d'interphonie est branché, certaines voitures étant équipées de téléphones internes placés dans des niches fermées à la clé de berne. Personne n'en a cependant fait usage pour l'avertir du sinistre.

### 2 - le Responsable Équipe Train (RET):

Son travail consiste à encadrer une équipe d'ASCT, qu'il accompagne au cas par cas dans leur travail, afin de contrôler leur aptitude. Telle est la raison de la présence de monsieur Berville au cours de ce voyage, aux côtés de l'ASCT Boesch.

A Paris, il n'a eu aucun contact avec le conducteur du train, ni avec l'accompagnateur allemand.

Au départ du convoi, il effectue en compagnie de monsieur Boesch une ronde de sécurité, laquelle consiste à ouvrir les toilettes, compter les passagers, détecter des anomalies tel une absence de chauffage, de climatisation, une portière ouverte... Cette vérification ne s'effectue toutefois pas dans la voiture allemande, à la charge de son seul accompagnateur.

Il précise que la ronde de sécurité ne comprend pas de vérification des extincteurs présents dans les voitures, qui doivent être au nombre de deux.

Plus particulièrement, l'équipement des wagons allemand dépend d'après lui exclusivement de la DB.

Plus tard, ils procèdent au contrôle des titres de transport, en commençant par les voitures en place assises, puis par les voitures couchettes et enfin par les wagons lits, celui de la DB étant visité en dernier, vers 1h30.

Ils s'installent alors dans un compartiment de service situé en queue de la troisième voiture, numéro 117.

Sa déposition varie ensuite. Dans un premier temps, il indique qu'ils ont vu arriver Volker Janz, manifestement affolé. Monsieur Boesch le poursuit et le rattrape. Ils repartent ensemble vers le wagon de tête, dont l'accès s'avère impossible en raison de l'importance des fumées.

Le train est alors en phase d'arrêt. Ils s'occupent de l'évacuation des passagers des deux wagons couchettes, 118 et 117.

Les secours arrivent dans les cinq à dix minutes suivant l'arrêt du train.

Dans une seconde audition, il indique avoir vu quelqu'un, sans l'identifier, qui traverse la voiture 117 en courant. Pensant à un pickpocket, monsieur Boesch se lance à sa poursuite, et ne parvient à le rattraper qu'entre le wagon 113 et le 112, soit entre la sixième et la septième voiture après la locomotive.

Ils reviennent tous les deux au wagon 117, où les attend monsieur Berville, et tous trois se dirigent vers la voiture allemande. Volker Janz est alors hirsute, le visage hâlé, et affolé.

L'accès à la voiture de tête étant impossible et le train s'étant arrêté, ils descendent sur le quai, et constatent la présence de flammes sortant de la fenêtre brisée du local cuisine. Ils remontent alors à bord pour procéder à l'évacuation des passagers des wagons suivants.

Il n'évoque pas le rôle éventuel d'autres personnel SNCF à bord.

Lors des débats, monsieur Berville déclare que sa première déposition, réalisée dans des conditions difficiles et immédiatement après les faits n'est qu'approximative.

Il maintient que lui et son collègue n'ont pas identifié Volker Janz lors de son passage, et que le train s'est immobilisé au moment où son collègue a rattrapé l'accompagnateur allemand.

Il est à noter que cette version n'est cependant pas celle qu'il a décrite dans son rapport à destination de sa hiérarchie.

### 3) - les ASCT:

Monsieur Boesch ne rencontre pas l'accompagnateur de la voiture allemande au départ du train.

Il a procédé à la visite de sécurité puis de contrôle de billet telles que décrites par monsieur Berville.

Alors qu'ils sont installés dans le local qui leur est réservé dans la voiture 117, il voit passer l'accompagnateur allemand manifestement affolé.

Dans sa seconde audition (tout comme monsieur Berville) il évoque un inconnu qu'il a pris pour un voleur, à la poursuite duquel il se lance.

Il le rattrape à la voiture 113, ou 112 suivant ses dépositions (en sixième ou septième position après la locomotive) et voit son visage bruni, ses cheveux brûlés. Volker Janz lui déclare *"il y a le feu, je ne peux plus aller dans ma voiture à cause de la fumée, il y a des gens qui vont mourir"*.

Dans sa première déposition, il précise que le train s'arrête à ce moment.

Dans la seconde, il est moins précis, mais déclare que l'immobilisation avait eu lieu en tout cas avant qu'ils aient remonté les voitures jusqu'au wagon sinistré, dont l'accès est impossible.

La suite de son récit est conforme aux déclarations de monsieur Berville.

Il n'évoque pas le rôle éventuel d'autres personnel SNCF à bord, dont le témoignage est évoqué ci après.

Lors des débats, monsieur Boesch déclare sans ambiguïté qu'il a cru poursuivre un voleur, et que le train s'est immobilisé au moment où il rattrape son collègue allemand.

Monsieur Kohen est l'ASCT affecté à l'accompagnement du wagon couchette 118, situé immédiatement après la voiture allemande.

Son compartiment dédié est selon lui en queue dudit wagon, ce qui semble erroné s'agissant de la cabine n°1.

Il déclare avoir soudain senti une odeur de brûlé, et être sorti dans le couloir, où se trouvent des voyageurs, manifestement calmes. Il se dirige alors vers la plate forme d'intersection avec le wagon allemand, dans lequel il aperçoit de la fumée.

Il ouvre la porte d'intercirculation et la fumée noire jaillit dans la voiture 118. Aucun mouvement n'est perçu dans la voiture sinistrée.

Il referme la porte, et se retrouve nez à nez avec l'un de ses passagers sortant des toilettes.

L'invasion des fumées ne fait que croître, et à ce moment, le train s'arrête. Il commence à alerter ses voyageurs lorsqu'il voit Volker Janz venir de l'arrière du convoi.

Il ne fait pas mention de messieurs Boesch et Berville.

Frédéric Rosart occupe les mêmes fonctions dans la voiture couchette suivante, soit la 117. Il séjourne dans son compartiment dédié en tête de voiture lorsque le train ralentit et qu'il perçoit une odeur de brûlé.

Rendu dans le couloir, il voit venir de l'arrière du train Volker Janz, sans évoquer ni monsieur Boesch ni monsieur Berville. L'accompagnateur allemand a le visage noirci et les cheveux brûlés, et lui déclare que son wagon est en feu.

Il procède ensuite à l'évacuation des passagers en compagnie de monsieur Kohen.

Il n'apporte aucune précision sur le moment précis de l'arrêt du train.

Monsieur Besse est le second ASCT du train en charge du contrôle des titres de transport, à l'instar de monsieur Boesch. Il se trouve dans la voiture 104, soit à deux voitures du wagon lit de queue de convoi.

Surpris par l'arrêt imprévu du train, il téléphone à l'aide de son appareil mobile et d'un numéro codé connu de tous selon lui, afin d'en connaître les raisons. Il se trouve alors en liaison avec monsieur Boesch, qui l'avise de l'incendie.

Monsieur Besse est ainsi le seul à avoir fait usage d'un moyen de communication, dont aucun autre témoin n'a fait état.

### c - les survivants:

Jean- Jacques Greffet occupe seul le compartiment 2.

Il est réveillé par les cris de deux hommes semblant provenir du compartiment situé à côté du sien, côté locomotive, soit le compartiment un.

Immédiatement après, il entend quelqu'un passer dans la couloir en tapant dans les portes des compartiments et en criant "*Raus*". Il pense que des voyageurs se font détrousser, et commence à s'habiller.

C'est alors qu'il sent une odeur de brûlé et qu'il constate que de la fumée très noire s'infiltré dans son compartiment. Comprenant qu'il s'agit d'un incendie, et parfaitement au fait, tant par sa formation que par habitude, des règles de sécurité en la matière, il s'abstient d'ouvrir la porte de sa cabine.

Il cherche en vain une sonnette d'alarme, précisant que si l'habitacle est alors dans la pénombre, les lumières de la ville lui permettent de voir distinctement. Regardant par la vitre, il constate que le train est arrêté, et que des voyageurs se trouvent sur le ballast.

Il termine de s'habiller et de ranger ses affaires, puis s'empare d'un marteau brise-vitre dont il connaît l'emplacement, soit à l'intérieur de l'armoire de toilette, l'ayant vu par hasard en début de voyage en cherchant un verre, précise-t-il lors des débats.

En un coup, il fissure la vitre, puis la brise d'un coup de pied, agrandit l'ouverture créée et saute sur le bas côté. Selon lui, cet ustensile a pleinement rempli sa fonction.

Une passagère criant que des enfants sont prisonniers dans le train, Jean-Jacques Greffet demande à une personne qu'il suppose être un passager de lui faire la courte échelle, afin de casser une vitre avec une pierre.

Celle ci s'avère déjà brisée. Il ne peut rien tenter de plus, en raison de la densité de la fumée.

Il indique qu'entre le moment où il a commencé à s'habiller et sa sortie effective, il s'est écoulé environ une minute trente.

Il ajoute cependant avoir hésité sur la conduite à tenir, en l'absence d'alarme ou d'alerte donnée, et étant par conséquent livré à lui même pour évaluer le danger et agir de façon adaptée.



Il souligne en outre qu'aucune information sur la conduite à tenir en cas d'incendie ne figurait dans le compartiment, et qu'il a su agir de façon appropriée uniquement grâce aux prescriptions d'usage lues au hasard de ses séjours dans des chambres d'hôtel.

Enfin, il ajoute que le marteau-brise vitre était dissimulé, sans indication précise.

Maxine Mercier et Amy Workman occupent seules le compartiment 9. La première est réveillée par des voix aiguës semblant provenir de l'arrière du wagon, comme des enfants en train de se chamailler. La seconde est réveillée par une odeur de brûlé.

Maxine Mercier confirme avoir senti ensuite une odeur de fumée, laquelle commence à s'infiltrer dans le compartiment.

Amy Workman entrouvre la porte de leur cabine et la referme immédiatement, ayant constaté la présence de fumée noire et chaude.

Selon, madame Mercier, la porte était brûlante.

Toutes deux s'emploient alors à briser la vitre de leur compartiment, à coup de brosse à cheveux, sans succès, puis à coups de pied, n'ayant trouvé aucun instrument approprié. Elles sont ainsi les premières à sortir sur le ballast.

Maxine Mercier court vers le conducteur de la locomotive, manifestement en train d'appeler du secours. Elle revient ensuite vers son amie, et elles tentent en vain de briser d'autres vitres à coup de cailloux, madame Mercier ayant vu un enfant avec les joues collées contre sa fenêtre.

Maxine Mercier ne comprend pas l'absence d'alerte au feu.

Messieurs Abaci et Muschalek partagent le compartiment 10. Le premier est réveillé par une forte odeur de brûlé et par des cris, le second sans raison. Il entend cependant ensuite des cris d'adulte et perçoit une odeur de fumée.

Ils décident de briser la vitre de leur compartiment, sans succès, à l'aide d'une valise, puis avec l'échelle desservant les couchettes. A l'extérieur, ils constatent que la fumée est épaisse et irrespirable.

Les derniers survivants partagent à trois le compartiment 4. Monsieur Pohlman est réveillé par des coups portés sur la cloison du compartiment voisin, où il entend une femme et peut être des enfants crier. Messieurs Hearn et Giraud entendent quant à eux des cris d'enfant et des coups sur la porte de leur cabine. Il est à noter que leur cabine est voisine de celle occupée par les enfants de la famille Amore.

Monsieur Pohlman ouvre la porte et la referme immédiatement, en raison d'une fumée épaisse et très foncée qui s'engouffre dans l'habitacle.

Monsieur Hearn déclare quant à lui avoir tenté d'ouvrir la porte mais celle-ci se bloque à quelques centimètres.

Auparavant, allumant la lumière du compartiment, il a vu de la fumée s'infiltrer. Le train roule alors lentement.

Tous les trois parviennent à s'échapper en brisant l'imposte situé au dessus de la vitre du compartiment, à l'aide de l'échelle desservant les couchettes.

#### *d - les passagers des autres wagons*

Zelimir Istok Novak est passager du wagon couchette 118, situé immédiatement derrière la voiture allemande. Il se réveille entre 2h et 2h10 pour se rendre aux toilettes.

Il sent une odeur de plastique chaud en quittant son compartiment.

Sortant des toilettes, il constate que la porte d'intercirculation séparant sa voiture du wagon lit allemand s'ouvre sur un homme en chemise bleue et au visage noirci de fumée, qu'il identifie comme un passager, et qui se précipite dans la voiture 118, visiblement affolé et choqué.

Un nuage de fumée s'engouffre à sa suite.

L'homme rencontre dans le wagon 118 le contrôleur du train, (sans plus d'indication sur son identité exacte), lequel procède dès lors à l'évacuation du wagon.

Madame Christine Bahloul voyage quant à elle dans la voiture couchette suivante, soit la 117.

Elle est réveillée par une odeur de fumée âcre, de caoutchouc brûlé et de fuel, conjuguée avec l'arrêt brutal du train. Elle entend un homme crier dans le couloir en allemand "*le train ne doit pas repartir, mon wagon brûle*". Elle ouvre sa porte, et voit l'accompagnateur de la voiture sinistrée ainsi qu'un contrôleur, les deux venant de l'arrière du train.

Elle s'enferme dans sa cabine, et regardant par la fenêtre, constate la présence de flamme en provenance de la voiture de tête, ainsi qu'une grande agitation aux abords du train, jusqu'à l'arrivée des secours. Il est alors 2h15.

Elle est ensuite évacuée par un contrôleur.

### C) - ENQUETE, CONSTATATIONS TECHNIQUES ET MEDICO-LEGALES:

#### a - L'arrêt du train

Monsieur Kleniewski, expert, a procédé à la demande du magistrat instructeur à l'analyse de la bande graphique de la motrice du train Paris Munich, notamment sur les cinquante derniers kilomètres parcourus.

Il en résulte que le train n'a jamais dépassé la vitesse de 160km/h. Il a commencé sa décélération 3km avant le passage en gare de Frouard, qu'il traverse à 100km/h.

La phase de décélération se poursuit ensuite jusqu'à la vitesse de 66km/h atteinte à 1km600 de la gare de Champigneules.

Une deuxième phase de décélération correspondant à un freinage est observée à 2km200 de la gare de Nancy.

Le train passe alors de 60 à 36km/h.

Il traverse ainsi la gare de Nancy sans dépasser 40km/h.

Quelques dizaines de mètres avant le point kilométrique 353,646, atteint à 2h10 et 23 secondes, un nouveau freinage est observé avec un décrochement marquant la disjonction.

L'arrêt total intervient à 2h11, au point kilométrique 353,840.

La distance totale parcourue au cours de cette phase de freinage est de 250m.

Il indique que les constatations effectuées dans le wagon sinistré par les services de police, en compagnie de l'expert monsieur Ricetti permettent de remarquer qu'un signal d'alarme, situé dans le couloir entre les cabines 10 et 11 a été actionné.

### *b - l'état des lieux*

Les services enquêteurs ont à plusieurs reprises au cours de leurs investigations effectué des constatations tant dans la voiture sinistrée que dans des wagons témoins mis à disposition par la Deutsche Bahn.

Aucun des deux wagons témoins visité n'était strictement identique à la voiture incendiée: le premier était plus archaïque, n'ayant pas été modernisé.

Le second par contre avait subi des modifications, résultant d'une prise en compte immédiate des circonstances de l'accident.

Il résulte notamment de la visite du wagon incendié qu'un seul extincteur, non utilisé, équipait la voiture allemande. Il se trouvait dans une niche située à l'opposé du local de service.

Il est à noter que selon monsieur Spaker, chef de wagon à la DB, les voitures étaient à l'époque équipées d'un extincteur à l'avant au niveau des toilettes (ce qui confirme les constatations faites dans la voiture incendiée) et parfois d'un second extincteur se trouvant sur la plate forme arrière.

Monsieur Glauch, accompagnateur à la DB, et monsieur Andries, chef du personnel de monsieur Janz évoquent quant à eux deux extincteurs.

Les quatre portes latérales étaient équipées de crochets anti intrusions, bloquant les poignées d'ouverture.

Ces crochets étaient exclusivement manoeuvrables de l'intérieur, et dès lors qu'ils étaient en place, empêchaient toute ouverture des portes de l'extérieur.

Les portes d'extrémité de couloir étaient quant à elles équipées de serrures de type "vachette".

Dés lors qu'elles étaient verrouillées, aucune ouverture n'en était possible sans être en possession de la clé.

Dans le wagon incendié, la porte côté motrice a été forcée par les services de secours. Celle située près du local de cuisine, laissée ouverte par Volker Janz à son départ, a été détruite par l'incendie.

Des marteaux brise vitres équipaient chaque compartiment. Ils se trouvaient dans une armoire de toilette non vitrée, et signalés par un autocollant rédigé en quatre langues.

Seul celui du compartiment n°2, occupé par monsieur Greffet a été sorti et utilisé.

Ceux des cabines 8 et 9 (occupés par messieurs Muschalek et Abaci d'une part, mesdames Mercier et Workman d'autre part) étaient dans l'armoire, mais sortis de leurs logements. Pour autant, aucun de ces survivants n'en a fait usage.

Dans toutes les autres cabines, les marteaux se trouvaient dans leurs emplacements.

Dans le couloir, trois marteaux brise-vitres, visibles étaient positionnés au côté de chacune des trois vitres de couloir.

Aucun n'a été utilisé.

Dans le wagon sinistré, il est apparu que la porte coulissante de la cuisine n'avait pas disparu par combustion. Elle se trouvait engagée dans son emplacement, et n'était que très partiellement endommagée.

En outre, il a été acquis au cours des débats qu'une cloison située à la gauche de l'entrée du local cuisine masquait le plan de travail où se trouve la plaque électrique. Dés lors une tentative d'extinction de feu à cet endroit nécessitait une entrée franche dans le local.

Il a été confirmé qu'une butée retenant la porte d'un placard pouvait correspondre à la patère évoquée par Volker Janz et située à l'aplomb de la plaque chauffante.

Aucun autre crochet, distinct, n'a été vu à côté de cette butée, dans aucun des wagons témoins.

En outre, les policiers ont noté la présence d'un cintre sur la butée du premier wagon témoin, ce qui semble confirmer une habitude d'accrochage à cet endroit..

Une armoire était cependant spécifiquement prévue pour les effets de l'accompagnateur.

La voiture allemande n'était équipé d'aucun système d'interphonie ni de sonorisation.

Enfin, un seul signal d'alarme a été actionné. Il se situe dans le couloir, à proximité du compartiment 11.

### *c - Les autopsies:*

Les autopsie pratiquées sur les victimes ont toutes confirmé leur décès par asphyxie, en raison de l'inhalation de monoxyde de carbone et de dérivés cyanidriques.

Les corps de monsieur Gruner et de madame Fatykhova présentaient des brûlures relativement conséquentes.

De même, mais dans une moindre mesure pour madame Ioannatou et monsieur Fatykhov.

Monsieur Czegledi présentait des hématomes et des coupures pouvant correspondre à une chute de faible hauteur, dans un état comateux et convulsif.

Lors des débats, le médecin légiste a apporté un certain nombre de précisions:

S'agissant du phénomène de l'intoxication, il confirme que l'intoxication oxycarbonée résulte de l'inhalation de monoxyde de carbone. Celui ci se fixe sur l'hémoglobine en prenant la place de l'oxygène pour former la carboxyhémoglobine.

Dés lors, l'hémoglobine ne peut plus jouer son rôle de vecteur d'oxygène.

L'intoxication aiguë produit des troubles nerveux tels que vertiges, céphalées, baisse de l'acuité visuelle et auditive, torpeur, impotence des membres inférieurs. La mort survient lorsqu'un taux de carboxyhémoglobine de l'ordre de 55 à 60% de l'hémoglobine initialement présente est atteint.

Un tel taux survient en quelques minutes, selon le taux de monoxyde de carbone contenu dans l'atmosphère de l'environnement, dont l'augmentation est d'autant plus accrue dans un espace confiné.

Enfin, l'effet du monoxyde de carbone est potentialisé par la présence de dérivés cyanidriques et de dioxyde de carbone.

En l'espèce, les corps examinés étaient majoritairement couverts de suie, ce qui implique une puissante exposition à des fumées emplies de débris charbonneux, dont des traces ont été retrouvées dans l'appareil respiratoire.

C'est donc bien la toxicité de ces fumées qui est à l'origine des décès, l'expert excluant la mort par brûlures internes dues à l'inspiration de gaz chauds.

S'il indique que le décès est intervenu en quelques minutes, il ne peut affiner mieux cette estimation, en l'absence d'éléments précis sur l'atmosphère respiré.

Il lui est également impossible d'appliquer une quelconque chronologie aux décès constatés, ni même d'émettre des hypothèses sur l'endroit et les conditions dans lesquelles les victimes sont décédées.

#### *d - Volker Janz*

Les policiers se sont attachés à deux vérifications matérielles sur la base des déclarations de Volker Janz et des témoins précités.

La première est reprise pour mémoire:

le prévenu a spontanément évoqué sa consommation d'alcool lors de ses dépositions.

Une vérification au sein du magasin où il déclare avoir effectué ses achats a permis de trouver un seul achat réalisé dans la matinée du 5 novembre correspondant à ses acquisitions, comprenant une bouteille de vin.

Pour autant, le prélèvement sanguin réalisé certes tardivement sur l'intéressé n'a pas permis de caractériser une quelconque imprégnation alcoolique. Le magistrat instructeur a ordonné une expertise aux fins de reconstituer son éventuel taux d'alcoolémie au moment des faits. Les résultats en sont totalement inexploitable, dès lors que la marge retenue s'échelonne entre 0 et plus d'1,5 mg d'alcool dans le sang...

En tout état de cause, aucun des témoins ayant côtoyé le prévenu avant et après le sinistre n'a remarqué chez lui le moindre signe d'un état anormal.

Le service enquêteur s'est encore attaché à estimer au plus près le temps pris par Volker Janz pour effectuer le trajet aller retour décrit lorsqu'il a quitté son wagon en quête du chef de train.

Il est à noter que cette opération a été réalisée notamment en présence de messieurs Boesch et Berville mais en l'absence de monsieur Janz.

Elle repose en outre sur le postulat que le train s'est arrêté lorsque monsieur Janz est revenu à hauteur de la voiture 120, alors même que les deux témoins situent son immobilisation au moment où monsieur Boesch a rattrapé l'accompagnateur allemand.

Ainsi, l'hypothèse retenue calcule l'intégralité du trajet aller retour pour estimer, à partir de l'heure d'arrêt fixée à 2h11, le temps écoulé depuis la sortie du wagon.

Pour autant, seul le trajet aller devrait être estimé, si l'on fait prévaloir la version de messieurs Boesch et Berville.

La durée moyenne de ce trajet total a ainsi été arrêtée à 4mn30, ce qui induit que monsieur Janz aurait quitté son wagon à 2h06mn30secondes.

Enfin, il est à noter que l'examen médical pratiqué sur l'intéressé, s'il fait état entr'autre d'une intoxication, n'évoque nullement la présence de brûlures à la main.

#### **D) - DISCUSSION DES DONNEES FACTUELLES:**

##### **a - L'immobilisation du convoi et la propagation du sinistre:**

Il est constant que l'alerte a été donnée dès 2h10, provoquant l'arrêt du train à 2h11.

Monsieur Mommer se trouvait au plus près du passage du convoi, et fournit des indications précises sur l'ampleur du sinistre constaté à 2h10.

Il s'en déduit que l'incendie avait quitté la seule zone du local cuisine, et s'était déjà propagé à l'intérieur de la voiture, puisque le témoin voit à cet instant des flammes derrière deux vitres côté compartiments.



L'importance du sinistre à ce stade est encore étayée par l'aspect des fumées décrites, leur zone de diffusion, et leur quantité.

Là encore, de par son poste d'observation, le témoignage de monsieur Mommer est capital, puisqu'il voit un fort dégagement de fumées qui englobe le convoi et ne laisse ensuite visibles que les feux arrières. Ces fumées sont précisément noires.

Le conducteur du train confirme ce point, puisqu'alerté par radio sol-train, il voit en se penchant côté gauche, soit à l'opposé du local cuisine, de la fumée sortant au niveau du bas de caisse de la voiture.

Il s'en déduit qu'à 2h10, la propagation du sinistre est déjà significative, dépassant le simple cadre du local de cuisine, avec une diffusion extrêmement importante de fumées noires signant leur toxicité.

Ce point est encore confirmé par les constatations des premiers intervenants.

Ainsi monsieur Holterbach voit dès l'arrêt du train, avant même d'avoir pu descendre de sa motrice, la vitre du local cuisine exploser.

Lorsqu'il fait le tour du train, il trouve côté couloir et face au local de service une fenêtre brisée par le même phénomène de chaleur. On se situe alors dans les secondes suivant l'arrêt du train.

D'autres informations précises fournies par les survivants vont également dans le sens d'une propagation extrêmement rapide, rendant la situation des plus critiques dès 2h10.

Monsieur Greffet, dont le compartiment se situe du côté opposé au point de départ du sinistre constate, sans même ouvrir sa porte, que des fumées noires s'infiltrent dans sa cabine.

Il peut s'en déduire qu'à cet instant, le couloir est déjà envahi par les gaz toxiques.

Il est à rappeler que ce témoin est parvenu à s'enfuir dans les premières secondes suivant l'arrêt du train. En effet, il suit ainsi mesdames Workman et Mercier, premières sorties, alors même que monsieur Holterbach n'a pas encore quitté sa motrice, occupé à donner l'alerte par téléphone.

Ces deux femmes occupaient quant à elle une cabine située dans le premier tiers du wagon, côté cuisine. Elles indiquent, outre la présence des fumées noires et chaudes, que la porte de leur compartiment était brûlante.

Là encore, l'importance de l'invasion des gaz toxiques est donc indiscutable.

Monsieur Hearn occupait un compartiment situé dans le tiers du wagon côté locomotive. Il est seul en mesure de distinguer une phase de ralentissement avant l'arrêt du train, ce qui permet de situer précisément son témoignage dans les secondes précédant 2h10.

A ce stade, l'invasion des fumées dans le couloir est encore attestée. De surcroît, l'ouverture de la porte est entravée par un obstacle, précision sur laquelle il conviendra de revenir.

Il se déduit donc de l'ensemble de ces éléments qu'au moment de l'alerte donnée à 2h10, l'incendie s'est propagé hors du local de service, et que les fumées toxiques ont envahi le couloir du wagon.

### *b - la version de Volker Janz:*

Nonobstant ses nombreuses variations, il s'entend en dernier lieu à évoquer une découverte de feu naissant, circonscrit au dessus de la plaque chauffante du local de service, aucune diffusion de fumée dans le couloir ne laissant craindre un péril imminent.

Cependant, les constatations médicales réalisées sur sa personne ne permettent pas de confirmer l'un des éléments relatif à la tentative d'extinction qu'il relate (la fermeture du vasistas de la cuisine), puisqu'aucune brûlure à la main n'a été notée.

Son affirmation sur la fermeture de la porte de cuisine est démentie par la découverte de celle ci dans son logement, partiellement vierge de trace de suie.

Parti à la recherche du chef de train, il admet avoir été rejoint par ce dernier à hauteur du wagon 113, puis être revenu vers son wagon. Il maintient avoir pénétré à l'intérieur, être sorti en raison des fumées, le train s'arrêtant seulement à l'issue de ces opérations.

Rappelons que le trajet ainsi calculé par les policiers représente un temps de 4mn30.

Force est de constater que cette présentation des faits se heurte à diverses invraisemblances.

Si messieurs Boesch et Berville semblent également avoir varié sur le moment où le train s'est arrêté, le fait que cet événement soit survenu avant le retour au wagon 120 est corroboré par les autres témoignages.

C'est en effet après l'arrêt du train que messieurs Rosart et Kohen voient l'accompagnateur allemand revenir de l'arrière du convoi. Le descriptif de la scène telle que rapportée par madame Bahloul va dans le même sens.

Alors qu'elle se trouve deux wagons après la voiture sinistrée, elle voit arriver Volker Janz après être sortie dans le couloir, étant précisé que c'est l'arrêt brutal du train qui l'a réveillée.

Le témoignage de monsieur Istok-Novak a pu apparaître en contradiction avec ces données, puisqu'il décrit un homme qui surgit devant lui en provenance de la voiture 120, affolé et aurolé de fumée noire, alors qu'il sort des toilettes.

Pour autant, il croit identifier un passager, ce qui est parfaitement impossible, aucun voyageur de la voiture lit n'ayant pu emprunter cette voie de sortie.

En recoupant sa déclaration avec la déposition de monsieur Kohen, il est manifeste que c'est bien ce dernier qui est en cause, puisqu'il a tenté d'ouvrir la porte d'intercommunication, recevant alors un nuage de fumée; il s'est trouvé ensuite face au voyageur sortant des toilettes. Ce n'est qu'ensuite qu'il a constaté l'arrivée de Volker Janz, en provenance de l'arrière.

Ainsi, il est exclu que monsieur Istok-Novak ai vu Volker Janz sortir du wagon 120. C'est face à monsieur Kohen qu'il s'est en réalité trouvé.

Dés lors, le tribunal retient de privilégier la version présentée par messieurs Boesch et Berville, selon laquelle le train s'est bien immobilisé dans le moment où Volker Janz était rejoint au bout du wagon 113. Il reste évidemment une marge de quelques secondes par rapport à l'heure précise de l'arrêt, soit 2h11.

Dans ces conditions, et à partir du chronométrage réalisé par le service enquêteur, il peut être retenu que Volker Janz a quitté le wagon 120 quelques secondes avant 2h09, puisqu'il n'a parcouru que la moitié de la distance estimée au moment de l'arrêt du train.

Ce point est capital dans la détermination du cadre spatio temporel de propagation de l'incendie.

Il en résulte également que si monsieur Janz a effectivement tenté, comme en atteste un passager, monsieur Beinio, de retourner dans son wagon, il n'a pu, contrairement à ses déclarations, y parvenir en raison des fumées.

Il est encore à relever que cette scène se déroule alors que l'évacuation des occupants des voitures 117 et 118 était en cours, soit postérieurement à l'arrêt du train.

### *c - Les conditions d'auto sauvetage des passagers:*

Aucune alerte d'aucune sorte n'est venu avertir les passagers de l'incendie. Ils ont donc été réveillés soit par des odeurs, de la fumée, des cris provenant du couloir ou des compartiments voisins.

Aucun n'a disposé de la moindre information préalable ou concomitante sur l'emplacement des issues de secours et leur mode d'utilisation.

Il en résulte que les survivants n'ont du leur salut qu'à une conjonction de plusieurs facteurs fortuits:

- D'une part le fait d'avoir été réveillés, d'une façon ou d'une autre, à un moment ou l'effet incapacitant des fumées toxiques, à l'intérieur de leurs compartiments respectifs, n'était pas encore actif.

- D'autre part le fait d'avoir réagi de façon adaptée en ne cherchant pas une fuite par le couloir. Ils ont ensuite trouvé des moyens de fortune pour briser les vitres, ou, s'agissant de monsieur Greffet, un marteau brise vitres, découvert préalablement par hasard.

Il est à noter qu'aucun d'entre eux n'a fait usage du signal d'alarme présent et visible dans chaque compartiment.

#### *d - La découverte des victimes décédées:*

Les témoignages des sapeurs pompiers ne permettent pas de déterminer précisément le positionnement de chacune des victimes à l'intérieur du wagon, et partant, de savoir exactement les circonstances précises de leur décès.

Cependant, en recoupant leurs déclarations avec celle de certains survivants et avec les constatations médico-légales, quelques certitudes peuvent être dégagées.

Messieurs Pohlman, Hearn et Giraud ont évoqué des coups portés aux portes des compartiments, avant l'arrêt du convoi selon monsieur Hearn.

Monsieur Greffet rapporte le même élément, en précisant qu'une voix criait "Raus" et qu'une agitation était perceptible dans le compartiment voisin du sien.

Il peut s'en déduire que monsieur Gruner, voyageur allemand du compartiment 1, dont le corps présentait des marques de brûlure, est effectivement sorti dans le couloir où il est décédé après avoir tenté de donner l'alerte.

Monsieur Pohlman précise encore avoir entendu des coups sur la cloison en provenance de la cabine voisine, occupée par madame Amore et ses petits enfants; Il entend encore des cris de femme et d'enfants, tout comme messieurs Giraud, Hearn et madame Mercier.

Il convient de rappeler que les seuls enfants du wagon étaient les deux petits Amore, dont madame Mercier et monsieur Holterbach ont vu les visages suffoquant derrière la vitre après l'arrêt du train.

Il s'en déduit que les membres de la famille Amore ont bien été réveillés par l'incendie, qu'ils sont décédés dans leurs wagon (5 et 6), et qu'au moins un enfant était vivant lors de l'arrêt du train. On peut tirer des témoignages des sapeurs pompiers Agusti et Lallement que Michaël a été découvert sur sa couchette, et sa soeur le long de la fenêtre.

Elle serait donc l'enfant aperçu par les témoins.

Deux pompiers évoquent la présence d'un corps collé au sol du couloir à proximité du compartiment 11.

Celui ci était occupé par madame Ioannatou, dont le corps présentait des marques de brûlure avec décollement de l'épiderme. On peut par conséquent retenir que cette jeune femme est décédée dans le couloir, et qu'elle a vraisemblablement tiré le seul signal d'alarme actionné.

Monsieur Barbey précise avoir découvert un corps sur sa couchette dans le compartiment 1.

Ce témoignage est à recouper avec celui de ses collègues qui évoquent un corps corpulent sur une couchette supérieure, permettant de penser qu'il s'agit de monsieur Weggler, dont la morphologie est compatible avec le descriptif.

Il est encore évoqué par monsieur Agusti le corps nu d'une femme dans le couloir. Aucune des victimes ne se trouvait dépourvue de vêtement, mais l'état du corps de madame Fatykhova, occupante du compartiment 10, tel qu'il apparaît au dossier, a pu créer cette impression. Les lésions qu'elle présente sont en outre compatibles avec une exposition aux flammes, et donc à un décès survenu dans le couloir.

C'est ainsi soit madame Fatykhova, soit madame Ioannatou que messieurs Gudefin et Tisserand ont cru, en raison de l'absence totale de visibilité, trouver dans les compartiments 10 ou 11.

Pour les autres victimes, l'incertitude demeure et ne permet pas de savoir qui a été découvert allongé sur sa couchette, au sol ou dans le couloir.

Tout au plus peut-on supposer qu'en raison de ses brûlures, monsieur Fatykhov a été exposé aux flammes du couloir, et qu'en raison de ses blessures, monsieur Czegledi peut avoir chuté de sa couchette et correspondre à la personne découverte derrière la porte de son compartiment.

Il doit être encore relevé qu'aucune des victimes vraisemblablement trouvée dans le couloir n' a été aperçue au moment de l'alerte et de l'arrêt du train.

Ni le personnel SNCF présent dans la gare, ni monsieur Holterbach n'ont constaté le moindre mouvement de ce côté du wagon à partir de 2h10.

Enfin, monsieur Gudefin, après être entré par la deuxième fenêtre du couloir à partir de la locomotive a constaté la présence de corps alors qu'il remontait vers la porte. Il est ainsi probable que l'un de ses corps constituait l'obstacle ayant empêché monsieur Hearn d'ouvrir sa porte de compartiment.

Ainsi, alors que le train n'était pas encore arrêté, une victime se trouvait déjà au moins inanimée au sol.

Il s'agit là encore d'une indication importante sur l'état d'avancement du sinistre et de la propagation des fumées toxiques.

\*\*\*\*

## **2 - LES DONNEES SCIENTIFIQUES:**

### **A) - LE DEPART DE FEU:**

#### **a - l'expertise de monsieur Ricetti:**

Ingénieur en chef au laboratoire Central de la Préfecture de police, il a été désigné en qualité d'expert par le magistrat instructeur par ordonnance du 7 novembre 2002.

Il a procédé dans un premier à l'examen du wagon, et plus particulièrement du local cuisine et de l'armoire électrique, susceptibles d'être à l'origine du départ de feu.

Il note ainsi qu'à la verticale de la plaque chauffante se trouve un petit panneau de signalisation comprenant voyants et interrupteur.

Il constate ensuite que les dégradations les plus importantes se trouvent à l'intérieur de la kitchenette, et plus spécifiquement sur le plan de travail situé immédiatement à gauche en entrant, soit à côté de la plaque chauffante. La plaque de tôle située au dessus le long du mur présente une trace caractéristique de surchauffe du métal. Le panneau de bois qu'elle recouvre est carbonisé et non calciné. Le dessus de la plaque de cuisson est fortement atteint par l'incendie.

La face avant du tableau de signalisation est endommagée, la partie visible de l'interrupteur étant calcinée.

Le réchaud est équipé d'un commutateur rotatif à trois positions, dont la plus forte (n°3) assure une puissance de 1 200W. Ce bouton a été détruit par l'incendie.

Sa comparaison avec un commutateur témoin, au regard des axes de rotation et de la goupille de maintien du bouton de manoeuvre permet d'établir formellement que le bouton en cause était en position 3.

Monsieur Ricetti exclut un quelconque départ de feu à l'intérieur du placard d'installations électriques, en raison du bon état des conducteurs alimentant le tableau de commande et de signalisation du local de service.

Dés lors, l'expert conclut que l'origine du sinistre est bien à l'emplacement de la plaque chauffante, confirmant ainsi la déposition de Volker Janz selon laquelle il avait vu ses vêtements en feu à l'aplomb de cet équipement de cuisine.

Il décrit plus précisément les causes du sinistre ainsi:

La plaque chauffante était en position 3, et raccordée à un voyant du tableau de commande permettant de signaler son fonctionnement.

La dégradation des interrupteurs n'a pas permis d'affirmer que la plaque était alimentée.

Cependant, la certitude peut en être acquise au vu des dégâts visibles dans l'environnement immédiat de la plaque.

La raison pour laquelle cette plaque était en fonctionnement n'a pu être déterminée par l'expert.

Monsieur Ricetti émet l'hypothèse selon laquelle les vêtements accrochés ont masqué le tableau de commande et de signalisation. C'est dans ce contexte que Volker Janz a déposé sur la plaque son sac en matière synthétique.

Les essais pratiqués par l'expert ont permis de dégager un ordre de grandeur des températures atteintes selon que le sac se trouvait à 4 ou 5 cm de la surface de la plaque.

En tout état de cause, les températures et l'énergie dégagées se sont avérées suffisantes pour faire fondre et enflammer un sac en matériaux synthétiques.



Enfin, il constate sur place la présence de la porte coulissante du local cuisine dans son logement, la partie la plus engagée n'étant pas détruite.

Il en conclut sans réserve que cette porte était ouverte ou partiellement ouverte du début de l'incendie à l'arrivée des pompiers.

**b - l'expertise de messieurs Menard et Kleniewski:**

L'examen du site leur permet d'aboutir à des conclusions identiques.

Selon eux, les dégradations constatées dans le local, le fait que le bouton de mise en marche de la plaque était en position 3, rendent l'hypothèse d'un départ de feu à cet endroit la plus vraisemblable. Les matériaux combustibles posés sur ou à proximité de cette plaque (tels que le sac et les vêtements de Volker Janz) se sont enflammés y compris par rayonnement, communiquant ainsi le feu à la cuisine puis au couloir si la porte n'était pas fermée.

Ils s'en remettent à cet égard aux constatations de monsieur Ricetti.

Il a encore été constaté qu'en raison du sens de coulissement de la porte de cuisine, celle-ci n'avait pu se ré-ouvrir accidentellement à l'occasion du freinage. Il n'aurait pu avoir que la conséquence inverse, soit la fermeture de la porte préalablement ouverte.

L'audition de monsieur Kleniewski lors des débats a permis d'apporter deux précisions:

D'une part, contrairement à ce que la lecture de son rapport pouvait laisser supposer, aucun résidu de vêtement ou de sac identifié n'a été trouvé sur la plaque.

Si des résidus ont cependant bien été grattés sur la plaque de chauffe, placés sous scellés et analysés, la recherche n'a porté que sur l'éventuelle présence de substance inflammable.

D'autre part, la mise en fonctionnement de la plaque de cuisson nécessite deux manœuvres:

- Une pression sur un bouton poussoir situé sur le tableau de commande, libérant l'alimentation électrique: ce bouton se déconnecte automatiquement à l'arrêt du train.

Dés lors, sa mise en marche ne peut résulter que d'une action postérieure au départ de Paris.

- Une rotation du bouton de chauffe de la plaque: celui ci a pu être resté en position 3 à l'issue d'un trajet précédent.

Le signal lumineux attestant de la mise en fonction de la plaque figurant sur le tableau de commande a pu être masqué par les vêtements pendus.

### *c - l'avis de monsieur Heyn:*

Expert privé mandaté par la Deutsche Bahn, qui a versé son rapport au dossier de l'instruction, il n'a pu se rendre sur le lieux et procéder à des constatations in situ.

Toutefois, ses propres conclusions, à partir des pièces du dossier mises à sa disposition et des simulations opérées en laboratoire, rejoignent sans réserve celles des experts judiciaires précédemment cités.

Selon lui, la situation et le type de traces de feu indiquent bien une charge thermique régulière, partant de la plaque chauffante. La position d'un sac de voyage et de vêtements dans l'environnement immédiat est considérée comme étant la condition de l'incendie.

Il retient également que la porte coulissante était dans son logement, ce qui permet d'expliquer l'absence de propagation du feu vers le tableau de commande électrique situé dans le couloir, de l'autre côté de la paroi.

Ce point permet également d'exclure un départ de feu dans le tableau des commutateurs, ce d'autant plus que les traces typiques de développement du feu sur les éléments techniques qu'il contient n'existent pas.

Les opérations de reconstitution réalisées par cet expert lui ont permis d'estimer que le sac, posé à 2 ou 3 cm au dessus de la plaque chaude (soit sur un support de retenue des casseroles) , par rayonnement direct de la plaque et accumulation de chaleur, voit sa structure se ramollir, d'où un abaissement et un contact direct à la surface chaude.

Dés lors, la température d'inflammation du sac et de son contenu est dépassée.

A 2cm de distance d'une plaque froide et mise en route accidentellement, l'inflammation survient au bout de 14,5mn environ.

Posé à même distance sur une plaque déjà chaude, 3mn suffisent pour aboutir au même résultat.

L'incendie trouve donc son origine a l'exclusion de toute autre hypothèse dans la chauffe de la plaque de cuisson.

## **B) - LA PROPAGATION DU FEU:**

### **a - l'expertise de monsieur Ricetti:**

Monsieur Ricetti constate que le train s'est arrêté à 2h11. Qu'à cet instant, Volker Janz a parcouru son trajet aller retour, durant 4m30 suivant le calcul effectué par le service enquêteur.

Dés lors, il fixe son départ du wagon, après avoir découvert l'incendie, à 2h07 environ.

Ayant laissé la porte de la cuisine ouverte, il permet ainsi au feu de se propager dans le couloir, provoquant l'inflammation du siège accompagnateur.

Il retient également que dans les minutes suivant l'arrêt du train, des flammes sont visibles, sortant de l'arrière de la voiture. Le développement de l'incendie a donc été extrêmement rapide, passant en quelques minutes d'un feu de vêtements à un embrasement de toute la plate forme arrière.

Reprenant les dépositions et les constatations médico légales, monsieur Ricetti rappelle que seuls les corps de Rezida Fatykhova, Marina Ioannatou, André Gruner et Ravile Fatykhov présentaient des traces notables de brûlures, et peuvent correspondre aux quatre victimes découvertes dans le couloir.

Tous les voyageurs décédés ont été intoxiqués par de grandes quantités de gaz et de fumées toxiques, pénétrant dans les compartiments par les grilles de ventilation ou par les portes ouvertes.

Il s'attache alors à décrire plus avant le mécanisme de l'intoxication:

L'incendie étant un phénomène de combustion se développant de façon anarchique, entraînant l'oxydation incomplète des constituants des matériaux combustibles qui l'alimente, il entraîne inéluctablement un appauvrissement en oxygène d'autant plus marqué s'il survient en espace clos.

Les produits de combustion dégagés comprennent par conséquent du monoxyde de carbone, des imbrûlés et des produits résultant de la dégradation chimique des matériaux, et du dioxyde de carbone, qui augmente le travail ventilateur et la pénétration d'autres toxiques dont il potentialise les effets.

L'intoxication oxycarbonée résulte de l'inhalation du monoxyde de carbone, formant la carboxyhémoglobine, qui empêche l'hémoglobine de jouer son rôle de vecteur d'oxygène.

L'intoxication aiguë produit en premier lieu de graves troubles nerveux et devient létale quand un taux de carboxyhémoglobine de 55 à 60% de l'hémoglobine initialement présente est atteint.

Un tel taux est obtenu en quelques minutes dans une atmosphère contenant 10 000cm<sup>3</sup>/m<sup>3</sup> de monoxyde de carbone.

En l'espèce, monsieur Ricetti conclut que l'augmentation du taux de monoxyde de carbone a été accrue par les espaces confinés. Son effet a été potentialisé par le dioxyde de carbone.

Par conséquent, s'agissant des quatre voyageurs découverts dans le couloir, il retient deux scénarios possibles:

- soit ces victimes sont sorties de leur compartiment au tout début du sinistre, ont voulu évacuer vers l'avant de la voiture mais n'ont pu ouvrir la porte de l'extrémité du couloir. Ils ont péri intoxiqués.

- soit elle sont sorties après l'arrêt du train et ont été intoxiquées avant même d'avoir pu atteindre cette porte.

Il ne peut trancher entre ces deux options, dont les conséquences juridiques sont fondamentales.

**b - l'expertise de monsieur Kleniewski:**

L'expert a confié cette partie de ses travaux à un laboratoire spécialisé. Il a ainsi fait procéder à des opérations de reconstitution destinées à analyser chaque phase de la propagation de l'incendie et à fixer son cadre spatio temporel, notamment à partir de trois données:

- Le temps utilisé par Volker pour faire un aller retour dans le train après sa découverte du sinistre, soit 4mn 30.

- L'heure d'arrêt du train, soit 2H11.

- l'heure d'appel des pompiers, soit 2h15, leur arrivée étant attestée à 2h22.

Il s'attache en premier lieu à décrire la propagation du feu au sein du local cuisine.

Selon les analyses réalisées en laboratoire, le flashover, soit l'embrassement simultané des items combustibles présents dans l'environnement du point d'incendie, survient en 230 secondes. Par sécurité, l'expert retient donc un temps de 2 à 4mn entre l'ignition (inflammation du sac) et le flashover.

A ce moment précis, la couche chaude des dégagements se situe à une hauteur minimale comprise entre 1,09m et 0,80m. Elle atteint alors une température de plus 1000°C à l'équilibre.

Ce point est à rapprocher d'une constatation de l'expert, selon laquelle une mort presque immédiate est inéluctable par brûlure des poumons dès qu'un gaz atteint une température supérieure à 70°C.

La couche chaude contient en outre 3 à 4% de monoxyde de carbone et 8 à 10% de dioxyde de carbone.

La nature des matériaux présents dans la cuisine permet d'affirmer que les fumées émises par un gramme de combustion, diluées dans un volume de 145 litres, entraînent l'incapacitation.

Dans un volume 48 litres, elles sont létales.

L'ensemble de ces éléments apparaît essentiel pour apprécier le comportement, les gestes accomplis, tentés ou omis par Volker Janz lors de sa découverte du sinistre.

L'expert s'est attaché ensuite à analyser la propagation du feu hors du local de service, après le départ de Volker Janz, illustré par un schéma particulièrement clair.

Il s'en déduit que Volker Janz n'ayant pas assisté au bris de la vitre de la kitchenette, concomitant du flashover, il a quitté les lieux avant sa survenance, soit 1 à 3 minutes après l'ignition (dont on rappelle la survenance 2 à 4mn avant le flashover.)

Sachant que le train s'est arrêté à 2h11, que monsieur Janz a alors quitté les lieux depuis 4mn30, soit à 2h06 et 30 secondes, l'ignition peut être fixée entre 2h03 et 2h05. Le flashover serait survenu aux alentours de 2h07.

La propagation des flammes est elle même accompagnée d'une pénétration des gaz toxiques et chauds dans le couloir.

La conjugaison de ces trois paramètres apparaît essentielle pour apprécier à partir de quel moment la pénétration et le stationnement dans le couloir étaient potentiellement létaux.

Enfin, tout comme monsieur Ricetti, monsieur Kleniewski s'est employé à analyser le processus d'intoxication.

Il constate ainsi que les matériaux du couloir avaient un potentiel d'incapacitation deux fois supérieur à ceux de la cuisine: 1gm de matériaux brûlé produit une fumée incapacitante dès lors qu'elle est diluée dans un volume de 280 litres. En revanche, leur potentiel de létalité reste identique.

Il confirme par ailleurs que le monoxyde de carbone entraîne l'anoxie par défaut d'oxygène, et se caractérise par un taux de carboxyhémoglobine létal s'il est compris entre 55 et 60%. Ce taux est atteint en quelques minutes d'exposition à une atmosphère contenant 1% de monoxyde de carbone par m<sup>3</sup>.

Il est potentialisé dans ses effets par le dioxyde de carbone et par l'acide cyanidrique.

Ces préalables rappelés, et à leur aune, l'expert s'attache à analyser les constatations médico-légales réalisées pour chacune des victimes prises séparément.

Ces conclusions individualisées sont à rapprocher, dans leur contradiction, de la remarque globale de l'expert, selon laquelle *“la plupart des victimes sont décédées après avoir inhalé des gaz longtemps après le début du sinistre. Le processus d'intoxication a été fort [...] après l'arrêt du train. Les personnes décédées sont probablement intoxiquées dans les minutes comprises entre l'arrêt du train et l'intervention des pompiers.”*

Il note ainsi que:

- André Gruner, dont le corps a été retrouvé dans le couloir, présente des teneurs combinées en monoxyde de carbone (CO) et en cyanure d'hydrogène (HCN) suffisantes pour entraîner la mort. La teneur en CO estimée dans le couloir était alors létale en quelques dizaines de secondes.

- Ravil Fatykhova est décédé dans le couloir. Son intoxication est intervenue en quelques dizaines de secondes. Il est possible que la pénétration dans le couloir ait provoqué une mort presque immédiate par brûlure des poumons, la respiration d'un gaz à une température supérieure à 70°C entraînant rapidement la mort sans pour autant laisser de traces de brûlures visibles sur la peau.

- Rezida Fatykhova a été intoxiquée dans le couloir durant quelques dizaines de secondes d'exposition.

- Il en est de même pour Marina Ioannatou.

- Karl Weggler est décédé dans son compartiment des teneurs létales combinées en CO et en HCN.

- Même constat s'agissant de Attila Czegledi

- Même constat pour Suzanne Amore

- Même constat pour Jeanne Amore, compatible avec un décès rapide.

- La teneur en carboxyhémoglobine observée chez Emily Amore ne peut à elle seule expliquer le décès. Mais l'acide cyanhydrique a été primordial dans le processus d'intoxication, le jeune âge de la victime ayant sans doute abaissé le seuil de létalité.

- Même constat pour Michaël Amore, le taux de cyanure observé laissant que supposer que l'intoxication avait duré suffisamment longtemps.

- Salvatore Amore présente des taux en CO et HCN dont l'action combinée peut expliquer le décès dans un temps de 15mn ou moins.

- Même constat pour Rainer Waldsinger

Ainsi, l'examen individualisé stigmatise un décès fulgurant, et non « longtemps après le début du sinistre »

### *c - les conclusions de monsieur Heyn:*

Sa méthode de travail est sensiblement identique à celle de monsieur Kleniewski et son équipe, notamment dans sa phase de reconstitution.

Le timing appliqué au déroulement du sinistre ainsi obtenu lui permet quant à lui de fixer l'ignition à 2h01, l'ouverture de la porte du local cuisine à 2h04, le flashover à 2h08, soit trois minutes avant l'arrêt du train.

Peu avant l'ouverture de la porte, il estime que les gaz de feu couvant et les fumées se sont accumulés sous la cloison de séparation entre le plafond et le toit.

A l'ouverture de la porte, l'accumulation de gaz chaud et le rayonnement de chaleur empêchent de pénétrer à l'intérieur de la kitchenette, et à fortiori de tenter une manoeuvre d'extinction.

Il met ainsi fortement en doute la version de Volker Janz, estimant que ce dernier n'a pas pu pénétrer dans le local, et que l'utilisation même d'un extincteur n'aurait pas été possible.

L'endommagement des cheveux et de la peau de l'accompagnateur allemand résulte uniquement d'un dégagement de gaz chaud, compatible avec ces lésions à partir de 150°C.

Il s'en est suivi une augmentation de la combustion et une propagation à d'autres composants, avec sortie de flammes et dégagement massif de fumées dans le couloir latéral, puis retour des gaz de fumées descendantes à l'extrémité du couloir. Elles s'attaquent ensuite aux compartiments 11 et 10.

La fenêtre du local de service éclate, alors que la pièce s'embrase totalement, ce qui correspond à la survenance du flashover.



Le siège de l'accompagnateur s'enflamme à son tour. Il n'est alors plus possible de pénétrer dans le wagon par l'arrière.

Selon monsieur Heyn, les mouvements de fuite sont intervenus dans le couloir entre le flashover et l'arrêt du train.

Une fois le convoi immobilisé, les flammes se sont massivement propagées dans le couloir latéral.

Monsieur Heyn précise dans son rapport que tout le véhicule a été considérablement enfumé pendant la course du train. Chaque ouverture de porte de compartiment a entraîné son envahissement par les fumées, d'autant plus pour les compartiments 1, 3, 5 et 7, dont les portes s'ouvraient vers les fumées.

Les portes des compartiments des voyageurs survivants s'ouvraient quant à elle contre le sens de diffusion des fumées, ce qui a permis d'éviter une invasion du local en cas de brève ouverture.

Il indique également que la plus grande partie des particules toxiques se forme dès la phase de feu couvant.

Le processus d'inflammation des différents matériaux entraîne un phénomène permanent de dégagement de gaz toxiques.

La production volumineuse de gaz de fumées et l'augmentation de la concentration se développent par ailleurs de façon exponentielle, jusqu'au dégagement maximum.

Il retient ainsi que la concentration de monoxyde de carbone avait dépassé 10 000cm<sup>3</sup>/m<sup>3</sup> à la seizième minute suivant l'ignition, soit selon le timing retenu par l'expert, à 2h17.

De l'ensemble de ces analyses, monsieur Heyn conclut que seules les personnes restant dans leurs compartiments avaient une chance de survie.

Il présente en outre comme probable l'hypothèse selon laquelle les occupants des compartiments 1, 10 et 11 ont tenté d'ouvrir la porte du couloir latéral.

Enfin, il estime qu'à l'arrivée des secours à 2h22, il n'y avait plus de survivants.

#### *d - le témoignage de monsieur Beigneu:*

Cité en qualité de témoin par la SNCF, monsieur Beigneu est commandant de sapeur pompier, rompu à l'expérience des catastrophes notamment en matière d'incendie, et actuellement en détachement auprès des services sécurité de l'entreprise ferroviaire française.

Il a lors des débats rappelé le schéma global de propagation du feu.

En premier lieu, intervient la phase dite d'éclosion, correspondant au départ de feu, avec dégagement de gaz à feu couvant, soit avant même la première étincelle.

L'embrasement des vêtements a pu en l'espèce produire un phénomène de cheminée. A ce stade, le feu est encore maîtrisable, mais selon ce témoin, cette phase complète se déroule en moins d'une minute.

Suit alors la phase de croissance, où le feu se propage à l'intérieur du local. Cette phase est d'autant plus rapide si le local est exigu, et si une arrivée d'air alimente le feu.

En l'espèce, l'imposte de la fenêtre était ouverte, et monsieur Janz a ensuite ouvert la porte.

Vient alors le moment du flashover, qui correspond à l'inflammation des gaz en hauteur. La température atteint plus de 1 000°C et les fumées, mobiles, envahissent tout le wagon. Selon le témoin, ce point est atteint dans les trois minutes qui suivent le départ de feu.

Sur questions, le témoin a indiqué que les témoignages recueillis et évoqués précédemment (monsieur Mommer, monsieur Holterbach...) permettent d'estimer qu'au moment de l'alerte, la propagation du sinistre avait atteint le stade du flashover.

L'éclatement de la vitre du local cuisine n'est pas selon lui concomitante à ce phénomène, et résulte d'un choc thermique.

Il confirme l'effet paralysant des fumées toxiques, et létal en deux ou trois inspirations.

Il conclut enfin qu'aucune personne n'aurait pu pénétrer à ce stade dans la voiture 120 sans équipement respiratoire approprié.

### **C) - LES RESPONSABILITES RETENUES:**

#### **a - par monsieur Ricetti:**

L'expert considère que Volker Janz a commis une imprudence qui a eu de graves conséquences en posant son sac au dessus de la plaque chauffante.

Lorsqu'il a découvert le feu, il aurait pu aisément l'éteindre avec un extincteur, ce dont il s'est abstenu.

Il a contribué à la propagation des fumées et gaz toxiques en laissant la porte du local ouverte.

Selon le scénario envisagé quant au moment où sont sorties les personnes trouvées dans le couloir, la fermeture intérieure de la porte du couloir peut être mise en cause. Il ajoute que ce point ne peut être tranché.

#### **b - par monsieur Kleniewski**

S'agissant de monsieur Volker Janz, il fait le même constat que monsieur Ricetti quant au fait d'avoir posé ses effets à proximité de la plaque de cuisson.

Il lui reproche en outre de ne pas avoir alerté les voyageurs, ouvert les issues, et de ne pas avoir tiré le signal d'alarme pour provoquer un arrêt d'urgence.

Il déplore que la porte d'extrémité du couloir ne soit pas ouvrable de l'intérieur par les passagers.

Il constate enfin que les crochets anti-intrusion équipant les portes latérales de la voiture ont ralenti l'intervention efficace des secours.

Questionné lors des débats sur les conséquences pratiques qu'il en dégage, l'expert apporte toutefois de notables nuances:

Ainsi, il est peu probable selon lui que monsieur Janz ait eu la possibilité d'éteindre le feu lors de sa découverte, quand bien même il aurait eu à disposition immédiate un extincteur.

Il ne peut affirmer que les voyageurs ayant emprunté le couloir ont eu le temps de tenter d'ouvrir la porte d'extrémité de couloir.

Il confirme qu'aucune personne dépourvue d'appareil respiratoire individuel ne pouvait pénétrer dans le wagon lorsqu'il a été stoppé.

Enfin, il ajoute que tous les passagers étaient décédés lors de l'arrivée des secours.

Il est à noter que monsieur Kleniewski a également stigmatisé l'infranchissabilité des vitres et la non fonctionnalité des marteaux brise-vitres équipant la voiture. Ces questions ont par ailleurs donné lieu à des expertises complémentaires.

Ce point ne sera cependant pas évoqué, le magistrat instructeur ne l'ayant pas retenu comme déterminant à l'issue de sa procédure, et aucune faute de ce chef n'étant reprochée aux prévenus dans l'ordonnance de renvoi qui lie la juridiction.

### *c - par monsieur Heyn*

Ses conclusions sont divergentes , mais répondent également au seul cadre posé par son donneur d'ordre, la Deutsche Bahn, et rejoignent les explications orales de monsieur Kleniewski.

L'utilisation de l'extincteur et toute tentative d'extinction du feu était impossible pour Volker Janz.

Avant l'arrêt du train, des passagers se sont heurtés à la fermeture de la porte d'extrémité de couloir.

Après l'arrêt du train et avant l'arrivée des pompiers, l'entrée dans la voiture était impossible pour une personne non équipée d'un Appareil Respiratoire Isolant.

Lors de l'arrivée des pompiers, l'ensemble des passagers restés dans la voiture étaient déjà décédés.

A l'occasion des débats et sur questions, monsieur Heyn a encore déclaré que la propagation de l'incendie avait également fait exploser la vitre de couloir située face à la cuisine, à côté du siège conducteur en flamme. L'intensité de sa combustion avait endommagé la paroi extérieure du wagon, constatation visible sur les photographies prises par les enquêteurs.

#### D) - DISCUSSION:

##### a - point de départ du feu:

l'ensemble des experts et sachants sont formels sur l'origine de l'incendie, soit une mise en fonctionnement fortuite de la plaque de cuisson, la chaleur ainsi dégagée ayant entraîné la combustion du sac de voyage posé sur sa surface, communiquée aux vêtements accrochés en aplomb.

Toute autre hypothèse est tout aussi nettement exclue, notamment un court circuit dans l'armoire d'alimentation électrique située dans le couloir.

Ainsi, la supposition émise à ce sujet par Volker Janz à l'audience ne pourra être retenue.

Il est d'ailleurs à noter que c'est uniquement lors des débats qu'il a décrit un début de flamme concentré à hauteur du cintre supportant ses vestes, sans rien de visible au niveau de la plaque et du sac.

Il est constant que les circonstances exactes dans lesquelles la plaque de cuisson a été alimentée n'ont pu être élucidées.

Pour autant, l'hypothèse d'une mise en marche fortuite ne revêt aucun caractère d'impossibilité: le bouton de puissance de la plaque a pu être, lors d'un précédent voyage, laissé en position 3.



Il n'est pas impensable qu'à l'occasion de quelques manipulations de ses vêtements suspendus, Volker Janz ait malencontreusement actionné le bouton poussoir du tableau d'alimentation dissimulé derrière, ce qui empêchait de surcroît de remarquer le signal lumineux d'alerte.

En tout état de cause, c'est le bien le positionnement non approprié de ses effets personnels dans l'environnement d'une source de chaleur, déclenchée de façon accidentelle et inconnue, mais prévisible, qui est la cause de l'incendie.

### *b - propagation*

Il peut être retenu, de l'ensemble des analyses présentées tant dans les expertises que lors des débats, les éléments suivants, quant aux différentes phases de propagation du sinistre.

Survient en premier lieu un échauffement du sac posé sur la plaque de cuisson en fonctionnement, dégageant dans le local cuisine les premiers gaz de combustion.

L'inflammation du sac et des vêtements accentue le phénomène de dégagement des fumées toxiques, le feu se développant d'autant plus rapidement qu'il se produit dans une pièce exigüe, et qu'il est nourri de l'air qui s'infiltré par le vasistas resté ouvert.

Après découverte du sinistre, la porte de la cuisine n'est pas refermée. Les flammes se propagent dans le local, produisant une fumée chaude et toxique qui envahit le couloir.

Le flashover survient ensuite, et le feu gagne l'arrière du wagon et la plate forme.

La combustion des matériaux présents tant dans le local cuisine que dans le couloir de la voiture lit potentialise la toxicité des fumées, noires et extrêmement brûlantes.

A ce moment, ou dans les secondes qui suivent, les vitres les plus exposées explosent sous l'effet du choc thermique.

Ainsi, au regard des témoignages des premières personnes ayant donné l'alerte, et analysés précédemment, il apparaît qu'à son passage en gare de Nancy, soit à 2h10, le feu était au plus près du stade du flashover.

### *c - facteur temps:*

Il est incontesté que l'ensemble du processus se déroule avec une extrême rapidité.

Chacun des experts s'est essayé à une reconstitution chronométrée, et si les résultats obtenus sont sensiblement voisins, il n'en demeure pas moins qu'ils comportent des écarts de plusieurs dizaines de secondes.

Or, au regard de la rapidité des faits, chaque seconde compte et est cruciale pour pouvoir apprécier quel comportement était encore possible, s'agissant:

- des actions qu'auraient pu entreprendre Volker Janz lorsqu'il a découvert le sinistre;
- des manoeuvres d'auto sauvetage auxquelles les voyageurs auraient pu avoir recours, suivant l'instant où ils ont pris conscience du danger;
- des mesures d'assistance qu'auraient pu entreprendre les premiers intervenants à l'arrêt du train;
- des secours opérants qu'auraient pu réaliser les sapeurs pompiers à leur arrivée.

Le Tribunal n'est pas en mesure de privilégier plus particulièrement une des analyses temporelles présentées au détriment des autres.

Il apparaît donc préférable d'exploiter, à la lumière du raisonnement commun à toutes les expertises présentées, l'ensemble des éléments de fait indiscutablement dégagés, afin de parvenir à circonscrire l'hypothèse la plus vraisemblable.

Il doit être rappelé en premier lieu les seuls éléments constants résultant de la procédure:

l'alerte en gare de Nancy a été donnée à 2h10; le train s'est arrêté à 2h11; les sapeurs pompiers sont arrivés sur place à 2h22.



Comme il a été rappelé précédemment, il apparaît que les flammes et fumées observées permettent de retenir qu'à 2h10, le feu était en phase de flashover, soit avec un envahissement du couloir par des fumées noires, chaudes et hautement toxiques.

Il a encore été retenu, à partir de l'analyse des données de fait, que monsieur Janz avait quitté son wagon depuis 2mn et quelques secondes lors de l'arrêt du train à 2h11, soit qu'il en était parti vers 2h09.

Les experts retiennent en moyenne un temps de deux à quatre minutes entre l'ignition et le flashover.

Il s'en déduit que lorsque monsieur Janz a découvert le sinistre, une minute avant la survenance du flashover, estimé à 2h10, il ne pouvait plus s'agir d'un feu couvant, mais bien de flammes qui avaient déjà envahi le local.

Dans ces conditions, sa version relative à son entrée dans la cuisine, nécessairement franche en raison de la présence de la cloison séparative, pour tenter d'éteindre le feu, n'est pas crédible.

Il a été évoqué lors des débats que cette version devait être tenue pour vraie, dès lors qu'elle était incriminante, et que monsieur Janz n'avait aucun intérêt objectif à défendre une thèse qui pouvait le conduire à se voir reprocher une absence de diligence efficace pour éteindre l'incendie.

Il apparaît périlleux de se fonder sur une telle approche psychologique, qui se heurte, ainsi qu'il a été démontré, à un ensemble de données factuelles.

Celles ci demeurent plus probantes que des aveux, dont le caractère aléatoire n'est plus à démontrer.

Le Tribunal s'en tiendra donc aux éléments objectifs énoncés.

Il sera encore retenu que les voyageurs ayant tenté de s'enfuir par le couloir sont tous sortis après le départ de monsieur Janz, soit nécessairement dans le temps du flashover. L'invasion des fumées létales était alors massive, ainsi que le confirment les témoins.

Enfin, il apparaît que le bris successif des deux vitres arrières sous l'effet du choc thermique est survenu à 2h11 dans le local cuisine, et quelques secondes après dans le couloir.

Il est dès lors manifeste qu'à ce moment, le feu avait gagné la plate forme et une partie du couloir.

Conformément aux prescriptions du RIC, les services sont déterminés à l'avance et pour une période donnée dans le cadre du Forum Train Europe (FTE), lors de conférences auxquelles participent les réseaux concernés.

En l'espèce, la composition du train Paris Munich pour le service du deuxième semestre 2002 a été arrêtée lors d'une conférence de novembre 2001.

Il avait alors été convenu que, pour le trajet Paris Munich, le wagon-lit français serait placé immédiatement derrière la motrice, celui de DB étant en queue de train.

La composition inverse était prévue pour le trajet Munich-Paris.

A la demande de la DB, la SNCF a cependant accepté une modification de ces prévisions, ce qui a eu pour conséquence d'appliquer au trajet Paris Munich la même composition que celle prévue pour le trajet Munich-Paris.

### ***b - l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)***

Il s'agit d'une association à laquelle les réseaux ferroviaires conviennent d'adhérer. Lors de sa création, des réseaux tels que la SNCF et la DB n'étaient pas des sociétés privées mais appartenaient à la puissance publique, comme d'autres membres signataires.

L'UIC s'articule autour de commissions chargées de définir en concertation des spécifications techniques pour le matériel roulant, consacrées dans la rédaction de fiches dites UIC.

Les réseaux membres de l'association s'engagent à en respecter les prescriptions, qui ont une valeur soit obligatoire, où sont de simples recommandations.

C'est le respect de ces fiches qui permet, au terme du RIC, d'obtenir l'apposition du sigle RIC sur les voitures.

C'est encore la conformité des wagons aux prescriptions de ses fiches qui permet la délivrance de l'autorisation de mise en circulation sur le réseau national par l'organe public de contrôle de l'état membre concerné.

D'une manière générale, les règles présentées par ces fiches sont applicables aux véhicules à construire à la date de leur publication, et ne s'imposent pas au matériel roulant existant.

### 3 - L'ORGANISATION DES TRAINS EN TRAFIC INTERNATIONAL

#### A) - LE CADRE GÉNÉRAL:

##### a - le Règlement International Voiture: RIC

Il s'agit d'un accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international.

Le principe est qu'une voiture marquée du signe RIC est conforme à des normes permettant sa mise en circulation, (normes dites UIC, définie ci après) et ce sous la responsabilité du réseau propriétaire. Ce marquage permet en principe l'échange de véhicules, pouvant être utilisés sans limites en trafic international.

Le wagon 120 appartenant à la DB Autozug portait ce sigle.

L'article 5.3 du RIC prévoit cependant que le réseau récepteur est en droit de pratiquer des examens techniques d'acceptation, avant d'autoriser la mise en circulation d'une voiture sur son propre réseau.

Ce même article consacre un système dérogatoire. Ainsi, dans le cadre d'accords bi ou multilatéraux, les réseaux peuvent s'entendre de se désister de ces examens de contrôle préalables.

En application de ces dispositions, un accord dit à huit a été passé entre différents réseaux, dont la SNCF et la DB.

Dans sa version en vigueur à l'époque des faits, datant du 30 mai 1999, le principe directeur est énoncé en incipit:

*“la circulation des véhicules à voyageurs appartenant à l'un des réseaux signataires de cet accord sur les lignes des autres réseaux signataires se fait sans contrainte et dans les mêmes conditions que si le matériel circulait sur son propre réseau. De ce fait il peut être renoncé sur ce matériel à l'examen technique d'acceptation et à la visite technique sous réserve des conditions ci après.”*

Ces conditions sont au nombre de trois, détaillées dans les trois premiers articles de l'accord:

- En premier lieu, le véhicule remis par le réseau propriétaire doit être conforme au RIC; le sigle apposé sur le véhicule en atteste.

- Deuxièmement le réseau propriétaire doit faire en sorte qu'aucune intervention ne soit nécessaire entre le départ et le retour du wagon en cause.

- Enfin, les visites techniques devant être renouvelées, soit tous les x jours, ou lorsque x kilomètres ont été parcourus, lorsque le roulement de la rame ne permet pas de respecter ces impératifs, il peut être demandé au récepteur d'effectuer la visite technique nécessaire.

Il y a donc lieu de bien distinguer les notions d "examen technique d'acceptation" et de "visite technique".

La première, prévue par le RIC, et dont les réseaux membres de l'accord à huit se dispensent, est un préalable avant chaque passage de frontière.

La seconde, aménagée selon les cas de figure précités (nombre de kilomètres parcourus ou nombre de jours circulés), doit intervenir à intervalle régulier en raison du roulement effectué.

Elle est à la fois intérieure (vérification des points signalés dans le carnet de bord, du fonctionnement du chauffage, de l'éclairage, de la climatisation, des armoires d'appareillage, des accessoires, des sanitaires, des portes d'accès, de l'intercirculation) et extérieure ( vérification du fonctionnement des amortisseurs, de la suspension, des freins, des organes de roulement, des essieux, du système de traction, d'accouplement des véhicules, du générateur électrique...)

L'accord à huit prévoit toutefois des dispositions particulières lorsqu'un réseau, membre de l'accord, prend en charge un véhicule d'un réseau non signataire, destiné au trafic international.

Ce réseau s'engage alors à effectuer tous les contrôles nécessaires pour vérifier la conformité de ce wagon au règlement RIC.

Pour autant, le réseau signataire, auquel il transmet ensuite ce wagon d'un réseau non partie à l'accord, dispose d'un pouvoir de vérification lui permettant de faire jouer l'article 17 du RIC, soit un droit de refus s'il constate la moindre non conformité.

Elles peuvent cependant prévoir que certaines dispositions s'appliqueront aux voitures anciennes, lorsque celles ci feront l'objet de modernisations.

Certaines dispositions peuvent enfin être différées dans le temps, leur date d'entrée en vigueur étant alors postérieure à la date de publication de la fiche UIC qui les énonce.

En tout état de cause, elles permettent d'avoir une "photographie" de ce qui est, à la date de publication, considéré par les membres de l'association comme étant la "règle de l'art" en matière technique et terme de sécurité.

Cette "photographie" n'est cependant que théorique, dès lors que la durée de vie d'un matériel roulant est de plus d'une quarantaine d'année, et qu'une mise en conformité, au fur et à mesure de l'apparition de nouvelles fiches, n'est d'une part pas imposée, et peut s'avérer, d'autre part techniquement impossible.

Il s'en suit donc pratiquement une disparité permanente entre les niveaux techniques et de sécurité de l'ensemble des matériels roulants, ce qui est au demeurant une constante dans les domaines du transport.

### **B) - L'ÉQUIPEMENT DANS LE TRAIN PARIS-MUNICH:**

La conformité du wagon et plus globalement de la rame aux fiches UIC a fait l'objet d'une expertise confiée à monsieur Kleniewski.

La DB a de son côté sollicité une expertise privée, confiée à monsieur Maestrini, qui a la particularité d'avoir été membre de diverses commissions techniques de l'UIC, dont l'étude a été versé au dossier d'instruction.

Enfin, cette question a également été étudiée par le Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transport Terrestre (BEATT), organisme public mandaté par le ministère de l'équipement et des transports.

Là encore, le rapport final établi par cet organisme, sous la direction de monsieur Koenig, a été versé au dossier de la procédure.

Ils ont tous les trois été entendus lors des débats.

### *a - L'expertise de monsieur Kleniewski:*

Trois fiches ont retenu l'attention de l'expert.

La première est la fiche UIC 564-2 relative à la lutte contre l'incendie.

Il n'est pas spécifié que son domaine d'application est limité aux voitures à construire.

L'expert note qu'elle rend obligatoire, en son point 4.7.3, le fait que les portes extérieures puissent être ouvertes manuellement, c'est à dire sans outil, de l'intérieur comme de l'extérieur, en cas d'incendie.

En l'espèce, les quatre portes latérales du wagon incendié étaient équipées de crochets anti intrusion, lesquels, s'ils pouvaient être manuellement soulevés de l'intérieur, rendaient l'accès de la voiture totalement impossible de l'extérieur.

L'article 5.2.1 de cette même fiche exige la présence de deux extincteurs pour les voitures lits.

Les constatations effectuées par les services de police ont établi qu'un seul appareil, situé à l'opposé du local cuisine (zone privilégiée d'un départ de feu), équipait la voiture de la DB.

La deuxième fiche évoquée par monsieur Kleniewski est celle référencée UIC 560, et relative aux portes, fenêtres etc...

Il retient plus spécifiquement les points suivants:

- 1.1.7.1, aux termes duquel les voitures antérieures à 1983 doivent être munies de poignées de manoeuvre à l'extérieur.
- 3.4.1, exigeant la mise en place d'un dispositif d'annulation de blocage des portes.

Là encore, il relève que les crochets anti intrusion de la voiture sinistrée ne permettent pas d'être en conformité avec ses prescriptions.

Il n'est pas spécifié que son domaine d'application est limité aux voitures à construire, étant précisé que la fiche alors en vigueur est la douzième édition, en date de janvier 2002, et qu'elle fait expressément référence à du matériel roulant antérieur à 1983.

Dans cette même fiche, le point 6.3.1.2 autorise la mise en place d'un système de fermeture pour les portes d'extrémité de couloir, mais avec une serrure manoeuvrable des deux côtés par une clé carrée femelle.

Il s'agit plus communément de la clé dite "de Berne", dont sont en possession tous les agents des réseaux.

En l'espèce, les portes de couloirs étaient munies de serrures manoeuvrables par une clé "vachette", dont seul Volker Janz était détenteur.

Monsieur Kleniewski s'appuie en dernier lieu sur la fiche UIC 564-1 relative aux glaces de sécurité.

Il note plusieurs anomalies quant à la conception même des vitrages équipant la voiture, que nous ne reprendrons pas ici dès lors que la question de l'infranchissabilité des vitres n'a pas été retenue au terme de l'instruction, et est donc étrangère au débat.

Par contre, il relève au point 5.2 de cette fiche qu'en cas d'utilisation de verre trempé (ce qui était le cas dans la voiture 120), les voitures doivent être équipées d'un marteau brise vitres à fixer dans une boîte vitrée disposée bien visible entre les deux dernières baies de face d'une extrémité du couloir latéral.

Le point 5.3 précise en outre qu'il doit être facilement repérable même en cas de défaillance de l'éclairage, soit en appliquant au fond de la boîte une peinture luminescente, soit en appliquant sur la vitre l'image auto luminescente d'un marteau.

S'agissant des marteaux brise-vitres présents dans les compartiments, l'expert retient qu'ils étaient dissimulés dans l'armoire de toilette.

Cette fiche date de 1965, avec une édition en vigueur à l'époque des faits datant de 1979. Il n'est pas spécifié que son domaine d'application est limité aux voitures à construire.

On peut relever à cet égard qu'elle exclut du champ d'application, pour l'un des points (non pertinent en l'espèce), des voitures antérieures à 1969. Ceci semble induire que le reste de ses prescriptions à vocation à s'appliquer à du matériel roulant existant à la date de sa parution.

Interrogé lors des débats sur l'existence d'une fiche UIC spécifique aux wagons lits, et éventuellement dérogatoire, monsieur Kleniewski a sobrement répondu que le respect d'une telle fiche s'imposait à la DB s'agissant de la voiture 120 du train Paris-Munich.

**b - Le rapport de monsieur Maestrini:**

Il constate qu'à la date de construction de la voiture lit en cause, seules deux fiches étaient alors applicables, les fiches 567 et 560, lesquelles ne posaient que des règles générales pour les portes et les fenêtres, concernant les voitures traditionnelles pour le trafic de jour.

Aucune fiche spécifique aux wagons lits n'existait à cette époque.

Il conclut qu'en 1964, la voiture en cause était conforme aux normes existantes.

Monsieur Maestrini s'attache ensuite à l'état des normes en vigueur à la date de la transformation de la voiture lit, intervenue en 1998/99.

A cet égard, il se réfère non seulement aux éditions alors en vigueur des fiches UIC 560 et 567, mais également aux nouvelles fiches éditées entre temps, soit les fiches 564-1 (glaces de sécurité), 564-2 (protection et lutte contre l'incendie), et 565-1 (caractéristiques particulières aux wagons lits).

Il affirme que les travaux de modernisation devaient satisfaire à l'ensemble de ces prescriptions.

Il élimine rapidement les fiches 560 et 567, qui n'ont connu que des modifications mineures et ne posent aucune difficulté s'agissant du wagon 120.

Il est noter qu'il ne retient aucun des points de la fiche 560 relevé par monsieur Kleniewski, dès lors que la fiche 565-1, spécifique aux wagons-lits prévoit justement des dérogations en la matière.

Cette fiche qui pour la première fois prévoit des normes spécialement applicables aux voitures lits, a été élaborée en 1979.



La deuxième édition, datant de 1993 était en vigueur au moment de la modernisation de la voiture lit allemande.

Son domaine d'application est précisément circonscrit aux voitures-lits à construire, sauf sur un point applicable aux voitures lits construites avant 1979, mais qui n'est pas en cause en l'espèce.

Monsieur Maestrini indique que le point 4.1.3 dispose que les portes d'extrémité de couloir peuvent être équipées d'un dispositif de verrouillage de sécurité agréé. ( il s'agit en réalité du point 2.3.3 de la dite fiche)

Il en déduit qu'en l'absence de précisions, l'utilisation d'une serrure à clé vachette n'est pas prohibé.

Ce point est complété au point 4.1.3.2 par l'exigence, en cas d'urgence, d'un déverrouillage de l'intérieur pouvant être actionné par les voyageurs.

Sur question, monsieur Maestrini a déclaré lors des débats que les passagers du wagon 120, en raison de cette serrure vachette, ne disposaient pas de cette possibilité.

S'agissant de la fiche 564-1 relative aux fenêtres, monsieur Maestrini a estimé dans son rapport que le type de marteaux brise-vitres en place dans la voiture était conforme aux normes et correspondait aux vitres installées.

Lors des débats, il lui a été demandé de se prononcer sur le nombre de marteaux brise-vitres exigés, dès lors que le point 5-2 de la fiche ne fait état que d'un seul marteau par voiture.

Monsieur Maestrini a estimé que la logique conduisait à penser qu'une issue de secours n'avait de sens que lorsqu'elle était dotée des moyens de son fonctionnement. Par conséquent, la voiture de la DB disposant de trois issues de secours pour le couloir, et d'une dans chaque compartiment, chacune de ces fenêtres devait être équipée d'un marteau brise vitres, ce qui était bien le cas en l'espèce.

Il a également été invité à se prononcer sur la nécessité de positionner ces marteaux de façon apparente et renforcée par l'emploi de peinture luminescente.

Monsieur Maestrini a confirmé la nécessité de respecter ce point.

Cependant, il a souligné que la validation apportée par l'EBA a l'issue des transformations laissent à penser que cet organisme a considéré comme satisfaisantes, bien que différentes, les installations retenues par la DB.

S'agissant de la fiche la fiche 564-2, monsieur Maestrini a précisé lors des débats que l'exigence d'une ouverture des portes latérales manuellement de l'extérieur comme de l'intérieur, visée au point 4.7.3 n'était pas applicable, dès lors que la fiche 565-1 relative au wagons lits prévoit uniquement en cas de secours une possibilité d'ouverture de l'intérieur.

Les crochets anti intrusion répondaient à cette exigence.

Il constate également que la présence de deux extincteurs est obligatoire, et que le contrôle de l'EBA confirme que ceci était prévu pour la voiture incendiée.

### **c - Le rapport du BEATT:**

Lors de sa déposition, monsieur Koenig a tenu à préciser à titre liminaire le sens et la portée de la mission confiée par le ministère des transports.

Il ne s'agissait nullement de caractériser des responsabilités, encore moins au sens pénal du terme, mais d'identifier les facteurs de fragilité dans le cadre d'une sécurité optimale, afin de dégager des lignes d'amélioration tendant à prévenir le renouvellement d'un tel drame.

S'agissant des fiches UIC, ses constatations sont les mêmes s'agissant de l'obligation d'équiper les wagons lits de deux extincteurs.

S'agissant de l'ouverture des portes latérales, il estime que la dérogation posée par la fiche UIC 565-1 n'avait pas force obligatoire pour un wagon datant de 1964.

De surcroît, elle évoque une ouverture possible de l'extérieur dans l'hypothèse où il existe une commande centralisée de verrouillage dans le compartiment de service, ce qui n'était pas le cas en l'espèce.

Il s'en tient donc aux prescriptions de l'article 3.3.1.2.2 de la fiche 560, qui exige que l'ouverture d'accès de l'extérieur doit être possible, quelle que soit la vitesse de marche, et de l'article 4.7.3 de la fiche 564-2 déjà évoquée par monsieur Kleniewski.

Il diverge de monsieur Maestrini sur la force obligatoire de cette fiche lors de la transformation de la voiture de la DB. Selon lui, elle ne peut qu'avoir valeur de recommandation pour les voitures construites avant 1982.

S'agissant des portes d'extrémité de couloir, il adopte la même analyse que monsieur Kleniewski s'agissant de l'exigence d'une clé de berne, et non d'une clé vachette pour verrouiller les serrures. Il reprend, comme monsieur Maestrini, que la fiche 565-1 évoque la nécessité d'une possibilité d'ouverture par les voyageurs. Il note encore que le point 4.7.3 de la fiche 564-2, relatif à l'ouverture manuelle, sans outil, de l'extérieur comme de l'intérieur en cas d'incendie s'applique tant aux portes latérales qu'aux portes d'extrémité de couloir.

Enfin son analyse sur le nombre des marteaux brise-vitres nécessaires est contraire à celle de monsieur Maestrini. Un seul marteau brise-vitres pour l'ensemble de la voiture est exigé. Rappelons que le wagon allemand en comptait en totalité 14.

### C) - LA COMMUNICATION:

Cette question touche à la fois le problème de la sonorisation du train, et la transmission des informations, notamment en situation d'urgence, entre les membres du personnel de bord.

Par extension, elle touche également à la formation des agents et à la définition de leurs fonctions respectives.

#### a - l'équipement sonore du train:

Cette question n'a pas été abordée en cours d'instruction sous l'angle des normes UIC.

Seul le BEAT indique qu'elle n'est pas obligatoire.

Il a cependant été souligné au cours des débats que la fiche 565-1 en son point 2.11.1.1 précise que les compartiments voyageurs, le compartiment de service, les plates formes d'accès et le couloir doivent être munis de hauts-parleurs.

Il a également été versé aux débats une fiche UIC 558 programmant à terme l'uniformisation des systèmes de câblage et raccordement afin de permettre la communication sonore quelque soit la composition internationale des convois.

En l'espèce, la wagon de la DB n'était pas équipé de hauts-parleurs, ce qui a privé l'accompagnateur allemand d'un moyen d'alerte rapide et opérationnel de ses voyageurs.

S'agissant de la communication à l'intérieur de la rame, deux notions sont à distinguer:

D'une part l'interphonie: elle est destinée, par l'intermédiaire d'un téléphone de service, à permettre à tout agent d'entrer en contact avec le conducteur du train et avec l'un de ses collègues dès lors qu'il a lui même à disposition dans sa voiture un téléphone du même type (soit un appareil de service, placé dans un boîtier fermé à la clé de berne).

D'autre part la sonorisation proprement dite: elle permet, à partir d'un appareil de même type de diffuser un message qui sera entendu dans toutes les voitures via des hauts-parleurs.

En l'espèce, un seul téléphone de ce type équipait le convoi. Il se trouvait dans la voiture fourgon 112, en septième position derrière la motrice, en sixième position derrière le wagon allemand.

En théorie, un agent devait donc se rendre à cet endroit, d'une part pour entrer en contact avec le conducteur, d'autre part pour diffuser un message d'alerte à l'ensemble des voyageurs.

En pratique toutefois, en l'absence de raccordement adapté entre la locomotive et la voiture allemande, celle ci faisait "écran", et rompait le contact possible avec le conducteur.

Par ailleurs, aucun message n'aurait pu être reçu par les passagers du wagon 120, cette voiture étant dépourvue de hauts-parleurs.

Enfin, monsieur Janz lui même ne disposait pas dans sa voiture d'un système d'interphonie, soit d'un téléphone de service, lui permettant de contacter, sans quitter la voiture, ses collègues français.

Il doit être ajouté que si le train avait respecté la composition initialement prévue par le FTE, la voiture allemande se trouvant en queue de train, la communication avec le conducteur serait restée possible.

Elle aurait toutefois encore nécessité de se rendre dans le wagon fourgon 112 pour accéder au poste téléphonique.

Or, celui ci se serait trouvé exactement à la même distance de la voiture sinistrée, en sixième position, non plus à l'arrière, mais à l'avant.

Dans son rapport, le BEATT souligne que la présence de l'interphonie aurait éventuellement permis à l'accompagnateur de se mettre en relation avec le mécanicien, et de l'informer de l'incendie quelques minutes plus tôt, en recevant au besoin des conseils.

### **b - la transmission des informations entre les agents:**

Le rapport du BEATT relève qu'avant le départ d'un train en service international, une réunion des personnels de bord devant préciser les modalités de communication et d'alerte en cas d'urgence, dans la configuration propre au convoi, serait indispensable.

Il résulte des débats et des auditions des témoins, notamment de monsieur Jacob, (responsable du pôle sécurité à la SNCF, et cité à sa demande), que ce type de rencontre préalable n'existait à l'époque que pour certains trains corail en service de nuit, et avait avant tout une visée commerciale, destinée à faciliter l'accueil des passagers.

Il en résulte qu'aucune concertation n'a eu lieu entre Volker Janz et ses collègues français, pour indiquer avec précision dans quels

compartiments dédiés étaient stationnés les ASCT (messieurs Boesch et Besse), ou pour échanger avec lui un numéro de téléphone codé, permettant de se joindre par portable.

Seuls les ASCT avaient échangé entre eux ce numéro particulier, ainsi qu'en témoigne monsieur Besse, ce que monsieur Boesch a confirmé lors des débats. Il ne leur permettait pas néanmoins d'entrer en relation avec le conducteur.

En tout état de cause, Volker Janz a toujours déclaré que son téléphone portable était resté, inaccessible, dans le local de service.

Dans son rapport, monsieur Koenig qualifié la communication par portable de moyen peu fiable en matière ferroviaire, en réseau des problèmes de réceptions fréquents;

Il a enfin été souligné lors des débats par la SNCF qu'à défaut de modalité de communication efficiente, le signal d'alarme demeure en cas d'urgence, le moyen le plus efficace et le plus rapide d'alerter le conducteur du train, ce que Volker Janz s'est abstenu de faire.

L'avis du BEATT est sur ce point plus nuancé:

L'action du signal d'alarme peut dans certains cas être considéré comme un moyen de communication d'urgence, certes peu souple, puisqu'il implique l'arrêt du train sans maîtrise du point d'arrêt.

Il conclut que la seule liaison vraiment fiable et praticable à l'intérieur de la rame est donc le contact verbal direct, même si en cas de situation d'urgence, le délai de prise de contact peut s'avérer bien long.

Il ajoute que cette situation est au demeurant conforme aux règles de l'UIC.

### **c - la formation et les fonctions du personnel de bord:**

Il résulte de la procédure et des débats, qu'aucune instance, et notamment l'UIC, n'a effectué de travail particulier pour aboutir à une harmonisation sur les niveaux de formations et la définition des fonctions attribuées aux personnels des différents réseaux ferroviaires.

A la SNCF, le rapport du BEATT rappelle que les ASCT ont un rôle principal en matière de sécurité à bord des trains. Il détaille l'organisation interne, confirmée en outre lors des débats par l'audition du personnel SNCF.

Les accompagnateurs de wagons couchettes sont dans la plupart des cas eux mêmes ASCT, et tel était plus particulièrement le cas dans le train Paris-Munich.

Leur mission, lorsqu'ils occupent ce poste est la prise en charge de l'aspect confort et hôtellerie au sein de leur voiture.

S'il existe à bord un ASCT "titulaire" (en l'espèce monsieur Boesch), cela n'implique aucune notion particulière de hiérarchie. Tout au plus a-t-il vocation, en cas de nécessité de coordination des actions des uns et des autres, à s'assurer de cette mission.

Ainsi, suivant les voyages, un ASCT peut être "titulaire", simple contrôleur, ou encore accompagnateur de wagons-couchettes. Dès lors, tous bénéficient d'un niveau de formation identique, et si leurs tâches varient en fonction du poste ou ils sont affectés, ils disposent des mêmes aptitudes s'il s'avère nécessaire de réagir sans délais dans une situation d'urgence.

S'agissant des accompagnateurs de voitures lits françaises, ils étaient à l'époque salariés d'une filiale du groupe hôtelier Accor. Les consignes dont ils disposaient étaient essentiellement commerciales, et ne notaient, en cas d'incendie, que la nécessité de porter assistance aux voyageurs et d'intervenir auprès du contrôleur.

Selon le BEATT, les ASCT disposent d'un livret de consignes très élaboré et pédagogique traitant en détail de la sécurité incendie. Ils doivent en premier lieu contacter le conducteur, et à défaut provoquer eux mêmes l'arrêt du train en actionnant le signal d'alarme, avant d'évacuer les passagers.

I

ls disposent en outre d'une formation régulière, débouchant sur la délivrance et le contrôle d'un Certificat d'Aptitude aux Fonctions de Sécurité. (CAF)

En l'espèce le train a fait l'objet d'une visite technique, réalisée à l'Ourcq le 5 novembre. Aucune demande n'était formulée par la DB, et son wagon était verrouillé.

L'objet de cette visite, énoncée précédemment, ne concerne pas une vérification de conformité aux normes UIC.

En troisième lieu intervient la ronde de sécurité, réalisée en l'espèce par monsieur Boesch. Elle se fait après le départ du convoi, et sa fonction est de vérifier la fermeture des portes, ou de déceler une anomalie rendant impossible le maintien en circulation.

Là encore, il n'est pas question d'un contrôle de conformité du matériel et des équipements aux normes UIC.

L'absence constatée d'un extincteur serait consignée dans un rapport, mais ce serait pas de nature à interrompre le maintien en circulation.

#### **E) - DISCUSSION:**

##### **a - la valeur des normes:**

Les fiches UIC sont le fruit du travail réalisé au sein d'une association de réseaux.

Les normes qu'elles édictent ne peuvent donc avoir la portée de "la loi ou du règlement" tel que l'entend le droit pénal.

Elles constituent tout au plus un état des lieux à un moment donné des consignes dégagées par des professionnels du transport ferroviaire, comme étant à même de remplir au mieux les objectifs de sécurité.

Dés lors, peu importe qu'elles soient qualifiées "d'obligatoires" ou de "recommandées", d'application générale ou pour les seules voitures à construire.

Il s'agira donc d'apprécier, en tenant compte de la réalité objective tenant à la durée de vie du matériel roulant, si leurs préconisations pouvaient être ou non facilement mises en oeuvre, pour respecter l'exigence de prudence et de sécurité que l'on est en droit d'attendre d'une compagnie de transport.



Le BEATT constate dans son rapport que la situation de l'accompagnateur allemand de wagons lits est quelque peu différente. Salarié de la DB European Rail Service, filiale de la DB Autozug, il est mis par contrat à disposition de cette dernière.

Sa fonction est essentiellement hôtelière, ce que monsieur Janz a décrit à l'audience comme une tâche de "garçon de café amélioré". Dans son livret de consigne il lui est rappelé le rôle essentiel du chef de train en cas d'urgence.

Il a été précisé lors des débats que la notion de chef de train, "zugführer", revêt en Allemagne une notion hiérarchique plus forte que celle d'ASCT titulaire.

Les débats ont encore permis de mettre en évidence la médiocrité de la formation suivie par Volker Janz, qui n'a bénéficié en quarante ans de service dans les wagons lits (dont les deux dernières années au sein de la DB Rail Service) que d'une seule formation consacrée aux cas d'urgence en juin 2002.

L'accompagnateur a précisé que le maniement d'un extincteur lui avait été montré, mais qu'il n'avait pas lui même manipulé cet appareil.

Le document qui lui a été remis à l'occasion de cette formation figure au dossier d'instruction.

Il y est mentionné que le responsable est le chef de train.

Les actions à mener en cas d'incendie consistent à se rendre au point de sonorisation, (le message devant être diffusé par le chef de train) avertir en chemin les autres accompagnateurs, informer le chef d'engin moteur, éveiller les passagers, utiliser un extincteur, dont la présence a été préalablement vérifiée.

Ses consignes se répartissent tout au long du document, sans qu'une hiérarchie des priorités ne se dégage.

Il a encore été versé aux débats par la DB un texte datant de 1984 concernant plusieurs compagnies ferroviaires, dont la DB et la SNCF. Ce document n'est cependant pas ratifié.

Il y est indiqué que le chef de train a vocation à donner des ordres non négociables en matière de sécurité au steward de wagons-lits.

Les tâches du steward comprennent la nécessité de veiller à ce que les portes de communication entre sa voiture et les voitures attenantes ne soient pas verrouillées.

Il est encore précisé qu'il ne peut quitter son wagon sauf en cas d'urgence.

La SNCF et monsieur Janz ont déclaré tout ignorer de ce document.

#### **D) – LES CONTROLES EN INTEROPERABILITE:**

Il convient de bien distinguer la portée des différents types de contrôles possibles, en cas de mise à disposition d'un wagon propriétaire d'un autre réseau.

Comme cela a été rappelé dans le cadre général, le règlement RIC prévoit des examens techniques d'acceptation, avec dérogation possible.

L'accord à huit consacre la dérogation, en dispensant les réseaux signataires de se préalablement.

L'arrêté du 5 juin 2000 fixe en France le principe de l'absence d'examen technique d'acceptation pour les voitures marquées RIC.

Le BEATT qualifie ceci de "pratique", et souhaite la réactivation du droit effectif du réseau récepteur de refuser après visite des voitures non conformes.

Monsieur Koenig a estimé lors des débats que les réseaux étaient peu enclins à cette vigilance, par peur de représailles sur leurs propres voitures.

Vient ensuite la visite technique, effectuée régulièrement par le réseau propriétaire, ou déléguée au réseau receveur si la demande lui en a été faite (la longueur du trajet ayant empêché un retour à temps dans le pays d'origine).

Monsieur Maestrini a indiqué lors de l'audience que l'accord à huit ne dispensait pas d'un tel contrôle. Il a toutefois précisé qu'il n'avait pas pour objet de vérifier la conformité aux normes UIC.

La DB a pour sa part déclaré qu'indépendamment des demandes expresses formulées par les réseaux propriétaires, elle avait pour pratique d'effectuer parfois, mais de façon aléatoire, de telles visites.

A titre d'exemple, le fait de disposer deux extincteurs dans les wagons lits peut être considéré comme aisément réalisable, et, dès lors que cette nécessité se fait jour, une carence serait considérée comme une négligence indubitable.

Seule cette approche apparaît de nature à permettre une analyse objective de la situation, soit non pas une appréciation critique à posteriori, découlant du seul fait qu'un tel drame est naturellement insupportable, mais en cherchant à savoir si ce que l'on pourrait qualifier de "règles de l'art" à l'époque des faits, pour faire face aux exigences de sécurité incontournables, a bien été pris en compte.

Le Tribunal considère dès lors que la grille de lecture offerte par les normes UIC constitue un support tangible d'appréciation.

Il a été soutenu lors des débats, qu'elles résultaient du travail des réseaux eux mêmes, ainsi "juges et parties", et qu'elles entraînaient nécessairement un nivellement par le bas des exigences en matière de sécurité.

Une approche plus nuancée et réaliste, consiste à rappeler que l'UIC a constitué des commissions techniques dont le sérieux ne peut être mis en cause, et qu'il est sans doute un peu réducteur de considérer que les membres de l'association, emprunts au plan historique d'une réelle culture de service public, mésestiment l'importance de la sécurité dans l'exercice de leur activité, aussi commerciale soit-elle.

### **b - infrastructure et équipement:**

Il est indiscutable et incontesté que la présence de deux extincteurs était retenue par l'UIC comme indispensable dans une voiture lit. Il s'agit d'une adaptation facile à mettre en oeuvre, dans un souci de sécurité, y compris dans une voiture ancienne.

Le wagon 120 ne disposait que d'un seul de ces équipements.

Pour autant, la DB a justifié du fait qu'après modernisation de ce wagon, validée par l'EBA, la mise en place de deux extincteurs était assurée.

Dès lors, son absence lors du trajet fatal ne résulte pas de consignes déficientes de la société allemande, mais d'un événement fortuit et non élucidé, tel que le vol d'un de ces appareils au cours du voyage aller.

S'agissant des portes extérieures de la voiture, il résulte de ce qui précède que des règles UIC contradictoires, et qui sont d'ailleurs analysées de façon contrastée par les différents sachants, s'opposent.

Elles mettent ainsi en évidence l'impossible conciliation entre deux objectifs distincts, soit assurer le sauvetage des passagers en cas de sinistre, et garantir leur protection de toute intrusion extérieure. Pour autant, le fait de ne pas prévoir à minima la possibilité d'une ouverture par l'extérieur par des agents habilités et munis par exemple de clés de berne, constitue une prise en compte insuffisante de la nécessité d'intervention en urgence en cas de sinistre.

Les débats ont permis d'établir sans contestation possible que l'équipement des portes de couloir n'était pas conforme aux connaissances dégagées par l'UIC, dont les normes prévoient la nécessité, en cas d'incendie, d'un déverrouillage actionnable par les voyageurs.

La question de la sonorisation n'a quant à elle pas permis d'établir que l'équipement, certes parcellaire, était en deçà de ce que l'approche générale exigeait à l'époque en matière de sécurité. Pour autant, il est manifeste que Volker Jantz était d'autant plus démuné dans ses moyens d'actions qu'il ne disposait pas d'un système d'alerte sonore simultané de tous ses passagers, et d'un moyen d'informer l'extérieur sans quitter son wagon, à l'exception toutefois du signal d'alarme.

Enfin, s'agissant des marteaux brise-vitres, le Tribunal considère, à la lecture des normes de l'UIC et des analyses divergentes exprimées sur ce point à l'audience, que la voiture 120 disposait d'un équipement plus exigeant que ce qui résultait des recommandations en vigueur, en assurant dans chaque compartiment, en sus du couloir, la présence de tels instruments.

### *c - gestion du personnel de bord:*

Il résulte de la procédure et des débats que la prise en compte de cette question était à l'époque des faits insuffisamment traitée.

- D'une part par la coexistence, sans procédure d'harmonisation, de protocoles hiérarchiques différents dans les deux sociétés en cause, et de niveau de formation des personnels hétérogènes et disparates.
- D'autre part, il n'apparaît pas que cette question ait jamais été prise en compte par les instances de l'UIC, alors même que si elle n'est pas à proprement parler "technique", elle a sans conteste une implication fondamentale dans l'efficacité des règles de sécurité.

Il résulte de l'ensemble des éléments recueillis que la chaîne de sécurité idéale, qui aurait pu permettre d'éviter ce drame ou à tout le moins de le circonscire à de simples dégâts matériels, nécessitait la conjonction de facteurs humains opérationnels et d'une infrastructure adaptée.

Ainsi, si l'accompagnateur de wagon lit avait bénéficié d'une formation solide en matière de gestion de sinistre, force est de constater qu'il aurait pu, sans céder à la panique, adopter le comportement le plus approprié pour la sauvegarde de ses passagers.

Il aurait pu en outre leur dispenser, y compris en amont, lors de la montée dans les compartiments, quelques consignes élémentaires sur l'attitude à adopter en situation d'urgence.

La mise en place de système de communication efficient, et de moyens d'évacuation opérationnels auraient sans aucun doute complété de façon efficace le système de sécurité.

Seule la conjonction de tous ces éléments aurait permis d'alerter à temps les passagers, avisés des consignes de sécurité à appliquer, et ayant à leur disposition des issues aisément accessibles.

Si ce constat semble évident, il n'en demeure pas moins que la responsabilité des personnes renvoyées devant la juridiction de céans ne peut s'analyser que dans un cadre précis.

- D'une part dans la limite des qualifications retenues à leur encontre.
- D'autre part dans le strict respect des éléments constitutifs exigés par la Loi pour caractériser les infractions.

\*\*\* \*\*

## - ANALYSE JURIDIQUE -

### 1- LES REGLES DE DROIT:

#### A) - LE LIEN DE CAUSALITÉ:

En matière de poursuites pour atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité physique d'une personne, il ne suffit pas de constater que la victime a subi un préjudice et que le prévenu a commis une faute. Il faut établir avec certitude le lien de causalité entre la faute et le dommage, ce qui ne peut être satisfait en se fondant sur des probabilités, sur l'admission d'un scénario possible, résultant de simples possibilités.

La faute ne doit pas entretenir avec le dommage un rapport hypothétique.

La loi du 1<sup>er</sup> juillet 2000 instaure une distinction entre la faute ayant causé directement le dommage et celle ayant seulement contribué à sa réalisation.

La cause directe est celle qui est essentielle et déterminante dans la réalisation du dommage.

La cause indirecte est définie comme celle qui crée ou contribue à créer la situation qui permet la réalisation du dommage, qu'il s'agisse d'une action ou d'une abstention.

Cette distinction n'a pas pour conséquence, en matière de causalité indirecte, de limiter l'exigence de certitude du lien de causalité.

Ainsi, quel que soit le cas de figure, l'infraction ne peut être constituée que par la démonstration de l'existence d'un lien de causalité certain entre la faute, quel qu'elle soit, et le dommage.

De surcroît, la constatation de l'existence d'une perte de chance n'est pas suffisante pour caractériser ce lien de causalité. Il faut démontrer en quoi une action différente aurait permis d'éviter effectivement le dommage, et non pas seulement d'offrir une éventualité de s'en affranchir.

## **B) - LA QUALIFICATION DE LA FAUTE:**

Deux types de fautes sont retenues, la faute simple et la faute qualifiée.

La première résulte soit d'une imprudence, d'une négligence, d'une maladresse ou d'une inattention, soit d'un manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la Loi ou le règlement, pris dans son acceptation constitutionnelle et administrative.

L'imprudence, négligence, maladresse, inattention doivent s'apprécier au regard du comportement que l'on est en droit d'attendre d'un auteur normalement attentif et diligent, en prenant en compte les considérations d'exercice propres à la profession éventuellement en cause.

L'article 121-3 du Code Pénal précise à cet égard qu'il doit être établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences, ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Il existe en outre une indépendance entre ce type de faute et celles résultant de manquements aux obligations législatives ou réglementaires.

Ainsi, l'exacte observation de la réglementation applicable à une activité n'épuise pas le devoir de prévoyance et de précaution, et n'exclut pas de rechercher si des imprudences ou négligences ont été commises.

La faute qualifiée est soit délibérée soit caractérisée.

Elle exige d'établir que l'auteur a:

- soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement,
- soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer.

Elle constitue ainsi dans son deuxième terme une défaillance inadmissible.

### **C) - L'IMPUTABILITÉ DE LA FAUTE:**

En cas de causalité indirecte, seule une faute qualifiée peut être retenue à l'encontre d'un prévenu personne physique, la faute simple étant suffisante dès lors que l'on est en présence d'une causalité directe.

S'agissant d'un prévenu personne morale, dès lors qu'un lien de causalité certain est établi, peu importe qu'il soit direct ou indirect: une simple faute suffit à engager la responsabilité de son auteur.

Aux termes de l'article 121-2 du Code pénal, la personne morale est responsable des infractions commises pour son compte par ses organes ou représentants.

Il s'en déduit que ne pouvant par elle-même accomplir les actes positifs qui consomment l'infraction, ni nourrir d'intention délictueuse, elle endosse les éléments de culpabilité des personnes physiques qui incarnent l'expression de sa volonté.

Ceci doit néanmoins s'entendre sans ambiguïté comme étant une faute de la personne morale, dont les personnes physiques ne sont que les supports nécessaires.

En conséquence, peu importe que ces personnes physiques, ces organes ou représentants, soient ou non identifiés, dès lors que la faute définie, ne peut, de par ses caractéristiques propres, qu'être le fait d'un organe ou représentant de la personne morale poursuivie.

## **2- LES INFRACTIONS REPROCHÉES AUX PREVENUS:**

### **A) - VOLKER JANZ:**

Il lui est précisément reproché deux infractions, d'homicide et de blessures involontaires.

Le Tribunal relève que cette dernière infraction n'a pas été reprise dans les réquisitions orales du ministère public. Elle sera néanmoins examinée.



Il lui est ainsi fait grief d'avoir par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la Loi ou le règlement, en l'espèce notamment:

- en posant un sac sur une plaque chauffante et en suspendant ses vêtements au dessus de la dite plaque,
- en s'abstenant de lutter directement contre l'incendie,
- en s'abstenant d'avertir les passagers du wagon,
- en s'abstenant de déverrouiller les portes de couloir et les portes extérieures du wagon,

- en ne donnant pas l'alerte de façon appropriée, involontairement causé la mort de messieurs Weggler, Gruner, Czeglédi, Waldsinger, Fatykhov, de mesdames Fatykhova, Ioannatou et de la famille Amore, et d'avoir de la même façon et dans les mêmes circonstances, involontairement causé des blessures ayant entraîné une ITT inférieure à trois mois à messieurs Greffet, Pohlman, Hearn, Giraud, Abaci, Muschalek et mesdames Mercier et Workman.

Sont ainsi retenus, comme éléments constitutifs, un acte positif et quatre abstentions. La saisine du tribunal se limite à ces seuls éléments, l'adverbe "notamment" ayant pour objet de les définir et de les circonvenir, aucun autre fait n'étant évoqué par ailleurs dans l'ordonnance de renvoi. Cette approche sera la même pour les infractions reprochées aux autres prévenus.

#### **a - le positionnement du sac et des vêtements:**

Monsieur Janz n'a jamais contesté avoir posé son sac de vêtement sur la plaque chauffante.

S'il a indiqué que ses vêtements étaient accrochés à une patère et non à une butée de porte, les constatations effectuées dans les wagons témoins infirment cette thèse.

C'est bien une butée et non une patère qui équipe le local cuisine, effectivement située en aplomb de la plaque chauffante, manifestement détournée de sa fonction puisque la présence d'un cintre a été notée par les enquêteurs à bord d'un des wagons témoins.

Le conseil du prévenu s'est interrogé lors de sa plaidoirie, (en l'absence de prise de position du ministère public sur cette question), sur la nature du lien de causalité qui était en l'espèce retenu, dès lors que monsieur Janz avait par ailleurs bénéficié d'un non lieu du chef d'incendie involontaire.

Il apparaît que la portée de ce non lieu est, à ce sujet, de peu de pertinence.

En effet, cette infraction, pour être retenue, nécessitait de caractériser un manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la Loi ou le règlement.

Or ce n'est absolument pas sous cet angle que l'éventuel comportement fautif de monsieur Janz a été envisagé, mais bien sous celui d'une imprudence, d'une maladresse, d'une négligence, d'une inattention. Dès lors, cette décision juridique n'entraîne pas ipso facto une impossibilité de caractériser un lien de causalité direct entre l'acte positif qui lui est reproché et le dommage.

Les circonstances précises dans lesquelles la plaque chauffante s'est retrouvée en fonctionnement n'ont pas été élucidées. Il est simplement acquis que cela nécessitait une manipulation d'un interrupteur mural, (dont le caractère accidentel n'est pas impossible lors de l'accrochage des vêtements par exemple) et le positionnement en chauffe du bouton de la plaque, (qui pouvait très bien résulter d'un précédent voyage, puisque monsieur Janz affirme, sans pouvoir être contredit, qu'il n'a pas utilisé cette plaque le 6 novembre).

Il est tout aussi établi qu'aucune origine autre que la mise en fonctionnement de cette plaque ne peut se trouver pour expliquer l'incendie, notamment dans un dysfonctionnement du système électrique. Il doit être noté qu'aucun des experts ou sachant n'est en désaccord sur ce point.

Il doit donc être tenu pour acquis.

Pour autant, le simple fait que la plaque chauffante était fortuitement active ne pouvait à lui seul déclencher un incendie. Encore fallait il que ce dégagement de chaleur entraîne la combustion de matériaux présents.

Tel est bien le rôle crucial joué tant par le sac que par les vêtements déposés par Volker Janz. L'incendie n'existe qu'en raison de l'inflammation de ses effets. Dès lors, la certitude du lien de causalité entre le fait retenu (la pose du sac et des vêtements à cet endroit précis) et le dommage, (l'incendie et ses conséquences dramatiques) est parfaitement établi.

Il apparaît tout aussi incontestable que ce fait est essentiel et déterminant dans le déclenchement des événements et l'enchaînement de ses conséquences.

Le Tribunal retiendra par conséquent l'existence d'un lien de causalité direct et certain.

La dangerosité potentielle d'une plaque chauffante, dont un dysfonctionnement, où une manipulation malencontreuse, ne peuvent être à priori définitivement exclus, est une évidence. Le simple bon sens, y compris pour tout un chacun dans la vie domestique, est de ne poser aucun objet susceptible de prendre feu à cet endroit.

Le comportement de monsieur Janz à cet égard est aux antipodes de ce que la prudence la plus élémentaire suppose, et que l'on est en droit d'exiger de n'importe quel individu normalement réfléchi et attentif.

Dans ces conditions, peu importe que les habitudes aient été les plus fortes, et aient enraciné cette façon de procéder.

Le fait que la hiérarchie de monsieur Janz ait, par un défaut de surveillance ou d'attention, laissé perdurer ces habitudes est certes extrêmement fâcheux. Pour autant, aucune responsabilité éventuelle n'a été recherchée dans cette direction, et ce fait n'est pas de nature à dispenser monsieur Janz de faire preuve d'un bon sens élémentaire.

De la même façon, le fait que le placard à vêtements à sa disposition se soit trouvé encombré apparaît comme un piètre argument pour justifier sa grave négligence, dès lors que l'emplacement choisi n'était certainement pas la seule alternative qui s'offrait à lui. Il pouvait en effet dégager un espace pour pendre ses vestes, et glisser son sac sous son siège d'accompagnateur.

Dés lors, le comportement qui lui est reproché peut être légitimement qualifié de fautif, et sa responsabilité de ce chef est parfaitement caractérisée.

**b - l'abstention de lutter contre l'incendie:**

Ce fait repose sur l'idée qu'en s'emparant d'un extincteur et en le dirigeant sur le foyer, monsieur Janz aurait pu éteindre ou au moins limiter utilement la progression du sinistre.

Encore faut-il démontrer que le prévenu était en mesure de réaliser une telle opération, que le stade de développement du sinistre au moment où il en a découvert l'existence, rendait cette action d'une part, possible et d'autre part, de nature à empêcher de façon certaine la survenance du dommage.

Ainsi que cela a été analysé précédemment, à la lumière des éléments de fait et des données expertales, le Tribunal considère que cette preuve n'est pas rapportée, et que la conclusion qui s'impose au contraire est qu'en réalité, Volker Janz a découvert le sinistre alors même que les flammes envahissaient déjà le local cuisine.

Dans ces conditions, il lui était matériellement impossible d'aller à l'opposé du couloir pour s'emparer de l'extincteur, de revenir vers le local cuisine, et de combattre l'incendie avec quelque chance de succès.

En outre, une telle tentative l'aurait indubitablement conduit à s'exposer aux fumées toxiques dont on sait que dans la minute suivant la découverte du sinistre, elles envahissaient le couloir sous l'effet du flashover.

Ainsi, il y a lieu de constater que l'efficacité d'une telle tentative de lutte contre l'incendie n'est pas établie par la procédure et les débats, et qu'en conséquence, aucun lien de causalité certain entre cette abstention et le dommage n'est démontré.

Au surplus, dés lors qu'au terme de son analyse le Tribunal considère qu'une telle action était en réalité impossible, aucune faute imputable à Volker Janz ne peut être caractérisée de ce chef.

### *c - l'abstention d'avertir les passagers du wagon:*

Il est constant que les voyageurs qui n'ont pas péri dans leur sommeil, (lesquels d'ailleurs ne peuvent être avec certitude identifiés) ont réalisé le drame de façon totalement fortuite, ainsi qu'en témoignent les survivants, Volker Janz ayant quitté le wagon sans les alerter.

On peut légitimement supposer que, prévenus dès la découverte du sinistre, ils auraient ainsi tenté de s'enfuir.

Pour autant, le cadre spatio temporel de propagation du feu, dégagé précédemment, retient une découverte de l'incendie une dizaine de secondes avant le départ de monsieur Janz, estimé à 2h09, et un envahissement des fumées toxiques établi à 2h10.

Le temps nécessaire pour avertir tous les passagers, en l'absence de haut parleur permettant une alerte simultanée, alors même que la scène se déroule en pleine nuit, qu'ils étaient endormis et répartis dans onze cabines, ne pouvait être inférieur à quelques dizaines de secondes.

Il s'en suit, en l'état des éléments retenus et des incertitudes persistantes, qu'il n'est pas démontré qu'une telle action aurait pu empêcher le dommage. Elle aurait tout aussi bien pu avoir pour conséquence de précipiter tous les passagers dans le couloir, en les laissant, avec Volker Janz, devenir la proie des fumées toxiques, rapidement incapacitantes puis létales, avec un envahissement des cabines.

Dés lors que l'on ne peut raisonner en la matière que par hypothèses, que tous les cas de figures peuvent être envisagés, tout au plus peut on retenir que l'absence d'alerte a constitué pour les voyageurs une perte de chance d'échapper au dommage.

Or, ceci est insuffisant pour caractériser le lien de causalité certain exigé par la prévention.

Au surplus, il est constant que monsieur Janz était alerté, dans son livret de formation à la gestion d'un sinistre, sur la nécessité de réveiller les passagers. Son abstention peut dès lors être considérée comme fautive.

Néanmoins, cette absence de diligence doit être évaluée par rapport aux moyens dont il disposait, conformément aux exigences de l'article 121-3 du Code Pénal.

Or, en l'absence de haut parleur, et compte tenu du temps nécessaire à cette opération, au regard des conditions de propagation du sinistre, force est de relever que la faisabilité de cette action reste des plus hypothétiques, ce qui est de nature à mettre en doute l'existence même d'un comportement fautif.

Dans ces conditions, cet élément constitutif de l'infraction ne peut être retenu.

*d - l'abstention de déverrouiller les portes de couloir et les portes extérieures du wagon:*

*1 - les portes du couloir:*

Aucun des passagers survivants n'a tenté de s'enfuir par le couloir. Il est même au contraire acquis qu'une des raisons de leur salut tient au fait qu'ils ont tout au plus entr'ouvert un court instant leur porte de compartiment, sans laisser la fumée s'engouffrer massivement.

Ainsi, aucun lien de causalité entre leur dommage et le fait que la porte de couloir côté motrice soit restée close ne peut être retenu. S'agissant de la porte de couloir côté voiture 118, la question est sans objet, cette porte ayant bien été ouverte par l'accompagnateur allemand.

Parmi les passagers décédés, l'instruction n'a pas permis d'établir que les voyageurs découverts dans leurs cabines ont à un quelconque moment tenté de s'enfuir par le couloir.

Là encore, il convient dès lors de constater que le lien de causalité existant entre ce fait et le dommage n'est pas établi, s'agissant de la porte de couloir côté motrice, et que la question est à nouveau sans objet s'agissant de la porte située vers le wagon 118.

La question du lien de causalité ne se pose par conséquent que pour messieurs Gruner et Fatykhov, et mesdames Fatykhova et Ioannatou, et uniquement pour la porte de couloir située côté motrice.

Il s'en déduit que deux hypothèses peuvent être envisagées, telles que retenues par monsieur Ricetti:

- soit ces voyageurs sont sortis dans le couloir, se sont précipités vers la porte de couloir côté motrice, et ne pouvant l'ouvrir, ont péri intoxiqués.

- soit ils sont décédés par l'effet des fumées avant même d'avoir pu atteindre cette porte.

L'expert lui même considère que ce point ne peut être tranché.

Le tribunal s'en rapporte aux développements relatifs au cadre spatio temporel du sinistre, à la vitesse de propagation des fumées toxiques, à leur effet incapacitant et létal, à l'emplacement des corps tel qu'il peut être déduit de la combinaisons des témoignages des survivants et des pompiers, à l'invasion des fumées dans le couloir décrit par les rescapés.

Les corps des deux femmes se trouvaient du côté du local cuisine. Les deux hommes étaient côté motrice, mais à 1m50-2m de la porte. L'un d'eux, au sol, bloquait l'ouverture de la porte du compartiment 4, avant même l'arrêt du train. La fumée était dense, chaude et noire sur toute la longueur du couloir dès 2h10. Ces quatre passagers ont pénétré dans le couloir après le départ de Volker Janz, donc à un moment où l'invasion des fumées toxiques était déjà massive.

Dans ces conditions, la première hypothèse posée par monsieur Ricetti est malheureusement la plus vraisemblable.

A supposer même que cette analyse soit controversée, on en resterait aux deux hypothèses présentées par monsieur Ricetti, sans pouvoir privilégier l'une par rapport à l'autre.

L'existence d'un lien de causalité certain ne pouvant entretenir avec le dommage un rapport hypothétique, force est de constater que son existence n'est pas démontrée en l'espèce.

## 2 - les portes extérieures du wagon:

La mise en place des crochets anti intrusion a rendu impossible l'accès du wagon aux personnes extérieures, susceptibles d'apporter un secours aux passagers.

L'instruction et les débats ont permis d'établir sans conteste qu'à l'arrêt du train, soit à 2h11, il était impossible pour quiconque démunie d'un équipement respiratoire adapté de pénétrer dans la voiture sinistrée.

De même, il a été démontré qu'il n'y avait plus aucun survivants lors de l'arrivée des pompiers à 2h15.

Dans ces conditions, il n'y a pas de lien de causalité entre ce fait et le dommage, s'agissant de l'homicide involontaire reproché à monsieur Janz.

Il n'en existe pas plus s'agissant des blessures involontaires, dès lors que les rescapés sont sortis par leur propres moyens et dès l'arrêt du train, par les fenêtres des compartiments.

Au surplus, les trois abstentions ainsi reprochées à Volker Janz ne sont pas alternatives mais cumulatives.

Autrement dit, on attendait de lui de tenter d'éteindre le feu, puis de réveiller ses passagers, en prenant soin d'aller ouvrir toutes les portes closes.

Ces agissements conjugués, nécessitant de traverser au moins à trois reprises le wagon, alors même que les fumées toxiques envahissaient le couloir étaient parfaitement irréalisables sauf à mettre indiscutablement sa vie en jeu.

Il apparaît dès lors contestable de lui reprocher un comportement fautif.

*e - le fait de ne pas avoir donné l'alerte de façon appropriée:*

Découvrant l'incendie, Volker Janz a voulu à toute force aviser le chef de train, soit, dans son esprit, monsieur Boesch.

A la lumière des événements, on peut légitimement estimer qu'il aurait été plus judicieux de prévenir l'agent SNCF le plus proche, soit l'accompagnateur du wagon 118, dont il ne pouvait, avec son expérience de steward, et plus particulièrement sa pratique du train Paris Munich, ignorer la présence.

Dans cette hypothèse, on peut supposer (même si l'on ne peut en avoir la certitude) que ce dernier aurait tiré le signal d'alarme, ou appelé monsieur Boesch avec son numéro de portable codé.

Monsieur Janz aurait encore pu, plus utilement, tirer lui même le signal d'alarme.



Ces actions auraient permis de donner l'alerte et d'arrêter le train une à deux minutes plus tôt.

Il peut s'en déduire que les possibilités de sauvetage des voyageurs s'en seraient trouvées accrues.

Ne pas avoir retenu ces choix constitue bien une perte de chance pour les victimes décédées, néanmoins juridiquement insuffisante pour caractériser un lien de causalité certain avec le dommage.

Ce fait est par ailleurs sans emport, en l'absence totale de lien de causalité, s'agissant de l'infraction de blessures involontaires.

Par ailleurs et au surplus, cette analyse à posteriori, qui constate que Volker Janz n'a pas fait le bon choix, ne suffit pas à démontrer que l'option qu'il a retenue était fautive.

Le ministère public, dans son réquisitoire supplétif, dans son réquisitoire définitif, le magistrat instructeur dans son ordonnance de renvoi, ont sur ce point la même analyse:

*“ l'idée qu'a eu Volker Janz de privilégier l'alerte au chef de train à une intervention directe au niveau du signal d'alarme apparaît logique compte tenu des instructions qu'il avait reçues ”* ceci quand bien même d'autres actions, plus pertinentes auraient pu être privilégiées, au vu des conséquences du drame.

*“ pour Volker Janz, il n'existait que deux moyens de communication avec le chef de train: le contact direct et le signal d'alarme. [...] il résulte des manuels édités par les deux sociétés de chemin de fer en cause que l'arrêt du train doit être commandé même en situation d'urgence, par l'alerte donnée au chef de train [...] Le contact direct a entraîné une perte de temps ayant eu des conséquences catastrophiques sur la suite des événements [...] tandis qu'il allait prévenir le chef de train, monsieur Janz n'a pu prendre les mesures pour réveiller les passagers et contenir ou éteindre l'incendie ”.*

Cette analyse peut donc se résumer ainsi:

- le choix de Volker Janz était conforme à sa mission et à sa formation. Il n'était donc pas fautif.

- c'est ce choix, non fautif, qui l'a placé dans l'impossibilité, (puisqu'il avait quitté le wagon), d'accomplir certains actes, ces abstentions lui étant cependant et paradoxalement reprochées.

- c'est la suite des événements qui démontre que ce choix, non fautif, n'était hélas pas le bon.

Le rapport du BEATT ne dit pas autre chose: *“même si l'on peut à froid et à posteriori imaginer des solutions d'intervention directe qui auraient pu être utiles, l'option prise par l'accompagnateur de courir alerter le contrôleur paraît cohérente avec le souvenir que celui ci pouvait avoir des consignes et de la formation reçue.”*

Force est de constater qu'en agissant de la sorte, Volker Janz a appliqué les consignes qui étaient les siennes. Il a donc accompli, ainsi que l'exige l'article 121-3 du Code Pénal, et quand bien même ce choix s'est avéré calamiteux, les diligences normales compte tenu de la nature de ses missions, de ses fonctions, de ses compétences, ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Ainsi, si l'alerte donnée ne s'est pas révélée appropriée, ce seul constat ne peut suffire à caractériser la faute requise en tant qu'élément constitutif des infractions reprochées.

En conséquence, le Tribunal retient Volker Janz dans les liens de la prévention tant du chef d'homicide involontaire que de blessures involontaires, commis par maladresse, imprudence, inattention, négligence, uniquement pour avoir posé son sac sur une plaque chauffante et en suspendant ses vêtements au dessus de la dite plaque

Il prononce à son encontre une peine d'un an d'emprisonnement intégralement assortie du sursis, les faits de la prévention, sous leurs deux qualifications, procédant d'une même action coupable.

### **B) - LA DEUTSCHE BAHN AUTOZUG:**

La société allemande est également poursuivie du chef d'homicide involontaire et de blessures involontaires.

Il est à noter qu'alors qu'elle n'a été mise en examen que pour les blessures infligées à quatre des victimes survivantes, elle a été renvoyée devant la juridiction de céans pour les huit rescapés.

Il lui est ainsi fait grief d'avoir par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la Loi ou le règlement, en l'espèce notamment en faisant circuler un wagon comportant:

- un système de fermeture inadapté sur les portes de couloir et d'accès extérieur au train,

- un seul extincteur localisé à l'opposé de l'office comportant un point chaud,

- une signalisation insuffisante de l'emplacement des marteaux brise vitres et une absence d'indication sur les modalités optimales de leur utilisation,

involontairement causé la mort de messieurs Weggler, Gruner, Czeglédi, Waldsinger, Fatykhov, de mesdames Fatykhova, Ioannatou et de la famille Amore,

et d'avoir de la même façon et dans les mêmes circonstances, involontairement causé des blessures ayant entraîné une ITT inférieure à trois mois à messieurs Greffet, Pohlman, Hearn, Giraud, Abaci, Muschalek et mesdames Mercier et Workman.

Le conseil de DB a en premier lieu sollicité la relaxe au motif que la société allemande n'avait jamais "fait circuler" le wagon en cause. Il rappelle en effet que dès lors que cette voiture était en circulation sur le réseau ferré français, c'est la SNCF qui a autorisé, qui a donc "fait circuler", la voiture en cause.

Si d'un point de vue strictement sémantique, dans le respect de la terminologie ferroviaire, cette assertion est exacte, le Tribunal estime ne pas devoir en tirer les conséquences demandées, dans la mesure où, pour être impropres, les mots employés sont sans ambiguïté quant à leur sens et leur portée: "faire circuler", pour la DB, doit s'entendre comme le fait d'avoir mis à disposition de la SNCF le wagon en cause, la société française se voyant reprocher quant à elle le fait de l'avoir "laissé circuler".

Ainsi, la distinction à opérer entre les deux personnes morales intègre bien, et clairement, les différences entre leurs compétences respectives, même si la terminologie usitée apparaît maladroite.

Il convient donc d'examiner successivement chacun des griefs retenus.

**a - le fait de présenter un système inadapté de fermeture de porte du couloir et d'accès extérieur au train**

Le tribunal ne peut que reprendre les ici les motifs exposés dans l'étude des infractions reprochées à Volker Janz sur la question des portes.

Il s'en déduit qu'aucun lien de causalité n'existe entre ce fait, tant pour la porte de couloir côté motrice que pour les portes extérieures, et le dommage supporté par les victimes de blessures involontaires.

De même, s'agissant de l'homicide involontaire, il n'existe, s'agissant de la porte de couloir, et uniquement pour les quatre victimes précitées, qu'un lien hypothétique juridiquement insuffisant pour caractériser cet élément constitutif de l'infraction. Pour les victimes décédées dans leur cabine, ce lien n'est pas établi.

Enfin, s'agissant des portes extérieures, l'absence de lien de causalité telle que démontrée plus haut est patent, pour les deux infractions.

Toutefois, il résulte de la procédure et des débats, tels qu'analysés par le Tribunal dans la première partie du jugement, qu'il est indiscutable qu'en n'offrant pas aux voyageurs la possibilité de manoeuvrer manuellement les portes de couloir en cas d'incendie, et en ne permettant pas l'ouverture extérieure des portes latérales de la voiture, la DB a fourni un wagon dont les règles de sécurité en cas de sinistre n'étaient manifestement pas adaptées, puisque non conformes à l'état des connaissances en la matière, fixées par les fiches UIC.

Il s'agit donc bien d'une négligence fautive, ce d'autant plus qu'une telle adaptation était aisément réalisable, et relevait de la compétence des organes dirigeants de la société, quand bien même aucune conséquence ne peut en être tirée au plan strictement pénal.

**b - le fait de n'avoir qu'un seul extincteur:**

La encore, et au vu des développements précédents, l'existence d'un lien de causalité certain, élément constitutif fondamental des infractions visées, fait défaut.

Il a en effet été exposé que l'hypothèse de l'utilisation d'un extincteur, dans les conditions de propagation du sinistre, n'est pas de nature à démontrer que cette action aurait pu empêcher la survenance du dommage.

Il doit être ajouté que Volker Janz lui même a affirmé n'avoir pas pensé à cet instrument, facteur essentiel de son utilisation et de sa théorique efficacité.

Il a été soutenu que la présence d'un extincteur a proximité du point chaud aurait vraisemblablement permis à monsieur d'envisager son emploi.

Si cette affirmation est juste, elle n'en repose pas moins sur une simple hypothèse, hautement liée à l'incommensurable aléa du comportement humain. Ceci ne peut donc satisfaire à l'exigence d'un lien de causalité certain.

Enfin et au surplus, si l'absence d'un second extincteur, s'agissant d'un wagon lit, est à l'évidence contraire aux connaissances dégagées par l'UIC en matière de sécurité, la DB a démontré que les transformations opérées dans ce wagon et validées par la puissance publique avaient expressément prévu cet équipement.

Les raisons de son absence fortuite n'ont pas été élucidées, mais rien ne permet d'affirmer qu'elle procédait d'une décision d'un organe dirigeant de la personne morale incriminée.

Ce grief ne pourra donc, pas plus que le précédent, être retenu.

**c - la signalisation insuffisante des marteaux brise-vitres et l'absence d'indication sur les modalités optimales de leur utilisation:**

**1 - la signalisation insuffisante:**

A l'exception de monsieur Greffet, les rescapés n'ont pas remarqué la présence de marteaux brise-vitres dans les compartiments qu'ils occupaient.

Pour autant, tous sont parvenus à sortir grâce à des moyens de fortune.

Dés lors, le dommage qu'ils ont subi du fait de cet incendie est sans lien avec la présence ou non de marteaux brises vitre signalés.

L'infraction de blessures involontaires ne peut donc prospérer de ce chef.

S'agissant de l'infraction d'homicide involontaire, il est retenu que les marteaux brise-vitres des compartiments étaient dissimulés dans des armoires de toilettes.

Il doit toutefois être rappelé qu'un autocollant en quatre langues en signalait la présence, ce qui, à fortiori lors d'un réveil nocturne brutal, avec invasion des fumées dans l'habitacle, (éléments de nature à générer un fort sentiment de panique) n'était vraisemblablement pas suffisant pour permettre de les trouver instantanément.

De surcroît, les préconisations en la matière de l'UIC insistaient sur la nécessité d'une visibilité sans faille, avec placement des marteaux dans des boîtiers transparents, et signalés par une peinture luminescente.

Si l'EBA a sans conteste validé cette installation, une prudence avisée aurait nécessité de la part de la société allemande de s'aligner sur les préconisations beaucoup plus sécurisante de l'association dont elle est membre.

Pour autant, le Tribunal se heurte à nouveau en l'espèce à l'absence de certitude d'un lien de causalité entre ce fait et le dommage.

Rien en effet ne permet d'affirmer que les quatre voyageurs décédés dans le couloir, ont, avant de choisir cette issue, cherché en vain l'éventuelle présence d'un marteau brise-vitres dans leur cabine.

Il est bien plus vraisemblable que loin d'envisager une sortie par les fenêtres de compartiments, ils ont avant tout voulu quitter cet habitacle.

Il peut être relevé au demeurant qu'aucune de ces victimes ne s'est emparé d'un des marteaux brise-vitres présents, et de façon visible, dans le couloir...

S'agissant des victimes décédées dans leur cabine, l'hypothèse selon laquelle elles ont en vain cherché ces marteaux est plausible.

Mais en l'absence de connaissance précise du moment où elles se sont réveillées, (notamment par rapport au degré d'invasion des fumées toxiques) l'est tout autant l'hypothèse selon laquelle l'incapacitation, avec les effets qui s'y attachent, les a frappées avant qu'elles n'envisagent une telle action.

Ce scénario est d'autant plus envisageable qu'aucun passager, dans les compartiments, n'a vu ou eu le temps d'utiliser le signal d'alarme, pourtant non dissimulé...

De surcroît, à l'exception des occupants de la cabine 5, il n'a pas été possible de savoir si les victimes étaient ou non décédées dans leur sommeil, élément essentiel avant d'envisager une quête infructueuse de marteaux brise-vitres.

Ce point ne peut donc être retenu pour caractériser l'infraction visée.

#### 2 - l'absence d'indication sur les modalités optimales d'utilisation:

Seul monsieur Greffet a utilisé un marteau brise-vitre, dont il connaissait parfaitement les modalités d'utilisation. L'absence de précision est donc sans lien avec son dommage.

S'agissant des autres victimes, cet élément ne peut être retenu puisqu'elles n'ont pas pris en main cet instrument. Le problème n'est donc pas un manque d'information sur la façon de le manipuler.

L'analyse à cet égard ne peut être qu'identique à celle évoquée par la chambre de l'instruction au sujet de la franchissabilité des vitres: ce point *"ne peut être rapporté avec certitude au décès des victimes, car il n'a pas été relevé d'indices matériels attestant que l'une d'entre elles aurait été asphyxiée alors qu'elle aurait entrepris de briser une vitre et n'y serait pas parvenue"*, à l'aide d'un marteau brise vitres dont elle ignorait les modalités optimales d'utilisation.

Au vu de ce qui précède, il convient donc d'entrer en voie de relaxe à l'égard de la Deutsche Bahn Autozug.

### C) - LA SNCF:

La société française est également renvoyée devant la juridiction de jugement du chef d'homicide involontaire et de blessures involontaires.

Il est à noter qu'elle n'a jamais été mise en examen pour cette dernière infraction...

Il lui est ainsi fait grief d'avoir par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la Loi ou le règlement, en l'espèce notamment: comportant:

- en faisant circuler un train dépourvu de moyens de communication entre les différents wagons et entre les wagons et la locomotive,

- en laissant circuler un wagon n'étant pas conforme aux normes de sécurité, cette non conformité étant connue de ses agents (portes d'accès fermées de l'intérieur, absence d'un extincteur et emplacement de celui ci, indications insuffisantes sur l'emplacement et l'utilisation des marteaux brise-vitres), involontairement causé la mort de messieurs Weggler, Gruner, Czeglédi, Waldsinger, Fatykhov, de mesdames Fatykhova, Ioannatou et de la famille Amore, et d'avoir de la même façon et dans les mêmes circonstances, involontairement causé des blessures ayant entraîné une ITT inférieure à trois mois à messieurs Greffet, Pohlman, Hearn, Giraud, Abaci, Muschalek et mesdames Mercier et Workman.

#### a - l'absence de moyens de communication:

Le wagon de la DB n'était équipé ni de moyen de sonorisation, ni d'interphonie.

On peut relever que ce point n'est pas visé parmi les non conformités imputées à la DB, et, partant, parmi les non conformités que l'on reproche à la SNCF de ne pas avoir contrôlé, ce qui apparaît paradoxal.

Il semble s'en déduire qu'à l'issue de l'instruction, l'absence de haut parleur et de téléphone dans le wagon, n'a pas été retenue comme élément constitutif des infractions.



A l'époque des faits, force est de constater qu'aucune préconisation, fixant l'état des attentes minimales en matière de sécurité n'exigeait un tel équipement.

Ainsi, il n'apparaît pas possible d'y voir une négligence fautive, alors même qu'un haut parleur aurait pu permettre à Volker Janz d'éveiller simultanément ses voyageurs et de leur offrir une chance de survie (quand bien même celle-ci ne peut à elle seule caractériser un lien de causalité certain avec le dommage).

Un système d'interphonie aurait pu permettre au steward allemand de joindre le chef de train sur son portable au numéro codé, si celui-ci lui avait été communiqué préalablement.

Cette formalité préalable indispensable n'avait en tout état de cause pas été remplie et le Tribunal n'est saisi d'aucun manquement sur ce point.

Dés lors, même avec une voiture équipée d'une interphonie en fonctionnement, Volker Janz n'aurait pas eu d'autre choix pour contacter le chef de train, (comme il pensait le devoir) que de se lancer à sa recherche, comme il l'a effectivement fait.

Rappelons que les deux hommes sont entrés en contact alors même que le train était en cours d'immobilisation, et que tirer un signal d'alarme était à ce moment devenu inutile.

Une interphonie en état de marche n'aurait donc pas pu empêcher la survenance du dommage dans les mêmes conditions.

De surcroît, parce que la SNCF avait accepté une inversion de la composition des trains, en l'absence de système de raccordement (fait dont le Tribunal n'est pas saisi), l'interphonie était inopérante et ne permettait pas de joindre le conducteur de la motrice.

Pour autant, si la composition initialement prévue avait été respectée, et l'interphonie par conséquent opérationnelle, il n'en demeure pas moins que Volker Janz aurait dû parcourir exactement le même trajet pour entrer en relation avec monsieur Boesch.

Le train aurait été de la même manière en phase d'arrêt, et aucune action téléphonique supplémentaire n'aurait eu pour effet de changer le déroulement du drame.

L'absence de lien de causalité est donc patente.

*b - la circulation d'un wagon présentant des non conformités:*

les développements précédents ont démontré que les questions relatives à la fermeture des portes extérieures, à l'absence d'un extincteur, et au signalement des marteaux brise vitres sont sans lien de causalité certain avec le dommage.

Pour autant, si la SNCF avait fait obstacle à la circulation du wagon, pour ces motifs, il va de soi que le sinistre n'aurait pu être déploré.

Les trois types de contrôles ont été décrits dans la première partie du jugement.

Il est incontestable que la SNCF n'a pas procédé à une visite d'acceptation du wagon, ce en application de la dérogation prévue au RIC et formalisée dans l'accord à huit.

Elle a surtout, à cet égard, agit conformément aux prescriptions de l'arrêté du 5 juin 2000. Il ne s'agit donc pas "d'une pratique", qualification employée par le BEATT, mais d'une application de la réglementation en vigueur.

Si ce respect n'exclut pas de rechercher une faute d'imprudence distincte, force est de constater qu'il n'en existe pas en l'espèce, sauf à considérer, ce qui serait parfaitement irréaliste, que la prudence exigeait, et de façon systématique, de ne pas respecter la législation, ce qui reviendrait à la vider de toute substance.

Il serait en outre incompréhensible de reprocher à la SNCF de ne pas avoir agit ainsi, en anticipant sur une éventuelle catastrophe, alors que depuis, en toute connaissance de cause du drame survenu le 6 novembre 2000, et après avis du BEATT, la législation sur ce point, tant au nouveau national qu'europpéen n'a fait qu'entériner cette dispense d'examen d'acceptation.

La visite technique, qui a été effectuée à l'Ourcq, est sans emport en l'espèce, dès lors que son objet ne concerne pas les équipements dont il est question dans la prévention.

Seul monsieur Boesch aurait pu se rendre compte de la mise en place des crochets anti intrusion, de l'absence de marteaux brise vitres visibles dans les compartiments, de la disparition d'un extincteur, lors de sa visite de sécurité.

Mais les débats ont permis d'établir, d'une part, que ces déficiences n'étaient pas de celles qui entraînent une impossibilité de circulation et d'autre part, qu'un ASCT ne dispose pas de formation en matière de normes UIC.

Enfin et surtout, monsieur Boesch, et tout autre agent technique de la SNCF basé à l'Ourcq par exemple ne sauraient être considérés comme organes ou représentants de la personne morale susceptible d'entraîner sa responsabilité pénale.

Il convient donc, là encore, d'entrer en voie de relaxe.

\*\*\* \*\*

- **ACTION CIVILE-**

Il y a lieu de déclarer les parties civiles recevables en leur action. A la demande des prévenus, qui n'ont pris connaissance que tardivement des conclusions déposées, et de certaines des parties civiles qui n'étaient pas mesure de formaliser leurs demandes, il convient, dans un souci de bonne administration de la justice, de renvoyer cette question à l'audience sur intérêt civil.

## PAR CES MOTIFS

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort

### SUR L'ACTION PUBLIQUE

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et contradictoirement

Rejette le moyen de nullité de l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel

\*\*\*

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **JANZ Volker**

Déclare **JANZ Volker** coupable de l'ensemble des faits qui lui sont reprochés ;

Condamne **JANZ Volker** à la peine d'**un (1) an d'emprisonnement avec sursis** ;

**Pour les faits de HOMICIDE INVOLONTAIRE** faits commis Le 6 novembre 2002 à NANCY

**Pour les faits de BLESSURES INVOLONTAIRES AVEC INCAPACITE INFERIEURE OU EGALE A 3 MOIS** faits commis Le 6 novembre 2002 à NANCY

\*\*\*

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **DB AUTOZUG**

Relaxe **DB AUTOZUG** de l'ensemble des faits qui lui sont reprochés ;

\*\*\*

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de la **SNCF**

Relaxe la **SNCF** de l'ensemble des faits qui lui sont reprochés ;

### SUR L'ACTION CIVILE

#### Concernant Monsieur Aytekin ABACI

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à signifier à l'égard de **Monsieur Aytekin ABACI**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur Aytekin ABACI**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur Rollin AMORE**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Monsieur Rollin AMORE**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur Rollin AMORE**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Mademoiselle Alexandra BRAVO AMORE**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Mademoiselle Alexandra BRAVO AMORE**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Mademoiselle Alexandra BRAVO AMORE**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Mademoiselle Michaela BRAVO AMORE**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Mademoiselle Michaela BRAVO AMORE**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Mademoiselle Michaela BRAVO AMORE**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur Nicholas BRAVO AMORE**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Monsieur Nicholas BRAVO AMORE**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur Nicholas BRAVO AMORE**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur Rollin Salvatore AMORE**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** l'égard de **Monsieur Rollin Salvatore AMORE**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur Rollin Salvatore AMORE**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur Darrin AMORE**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Monsieur Darrin AMORE**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur Darrin AMORE**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Mademoiselle Carolina Suzanne AMORE**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Mademoiselle Carolina Suzanne AMORE**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Mademoiselle Carolina Suzanne AMORE**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur Darrin James AMORE**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Monsieur Darrin James AMORE**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur Darrin James AMORE**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Madame Rosemarie BRÜCKNER**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Madame Rosemarie BRÜCKNER**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Madame Rosemarie BRÜCKNER**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Madame Susan ASARISI**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à signifier à l'égard de **Madame Susan ASARISI**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Madame Susan ASARISI**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Madame Nancy BONEY**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Madame Nancy BONEY**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Madame Nancy BONEY**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Madame MEYERS Cecilia**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Madame MEYERS Cecilia**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Madame MEYERS Cecilia**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur MEYERS John**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Monsieur MEYERS John**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur MEYERS John**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Madame TONUCCI Kathryn**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Madame TONUCCI Kathryn**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Madame TONUCCI Kathryn**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur Kaïoum Fatikovitch FATIKHOV**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Monsieur Kaïoum Fatikovitch FATIKHOV**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur Kaïoum Fatikovitch FATIKHOV**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Madame Razia Zioufiarovna FATIKHOVA**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Madame Razia Zioufiarovna FATIKHOVA**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Madame Razia Zioufiarovna FATIKHOVA**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur Rinat Kaïoumovitch FATIKHOV**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Monsieur Rinat Kaïoumovitch FATIKHOV**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur Rinat Kaïoumovitch FATIKHOV**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Madame Alfia Kaïoumovna GAÏAZOVA**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Madame Alfia Kaïoumovna GAÏAZOVA**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Madame Alfia Kaïoumovna GAÏAZOVA**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur Nail Ravilovitch FATIKHOV**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Monsieur Nail Ravilovitch FATIKHOV**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur Nail Ravilovitch FATIKHOV**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Madame Farida Rachidovna TCHERVIKOVA**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Madame Farida Rachidovna TCHERVIKOVA**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Madame Farida Rachidovna TCHERVIKOVA**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**



**Concernant Mademoiselle Leïçan Ravilovna FATIKHOVA, dont le représentant légal est Madame Farida Rachidovna TCHERVIAKOVA**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Mademoiselle Leïçan Ravilovna FATIKHOVA**, dont le représentant légal est **Madame Farida Rachidovna TCHERVIAKOVA**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Mademoiselle Leïçan Ravilovna FATIKHOVA**, dont le représentant légal est **Madame Farida Rachidovna TCHERVIAKOVA**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Monsieur KHIÇAMOUTDINOV Rachid**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Monsieur KHIÇAMOUTDINOV Rachid**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Monsieur KHIÇAMOUTDINOV Rachid**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant Madame KHIÇAMOUTDINOVA Lira**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **Madame KHIÇAMOUTDINOVA Lira**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **Madame KHIÇAMOUTDINOVA Lira**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant la F.N.A.U.T.**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **la F.N.A.U.T.**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **la F.N.A.U.T.**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

**Concernant la FENVAC**

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, et **contradictoirement** à l'égard de **la FENVAC**

Déclare recevable la constitution de partie civile de **la FENVAC**

Renvoie à l'audience sur intérêts civils le **mardi 6 décembre 2011 à 08h45**

La présente décision est assujettie à un droit fixe de procédure d'un montant de **quatre vingt dix euros (90 €)** dont est redevable chaque condamné ;

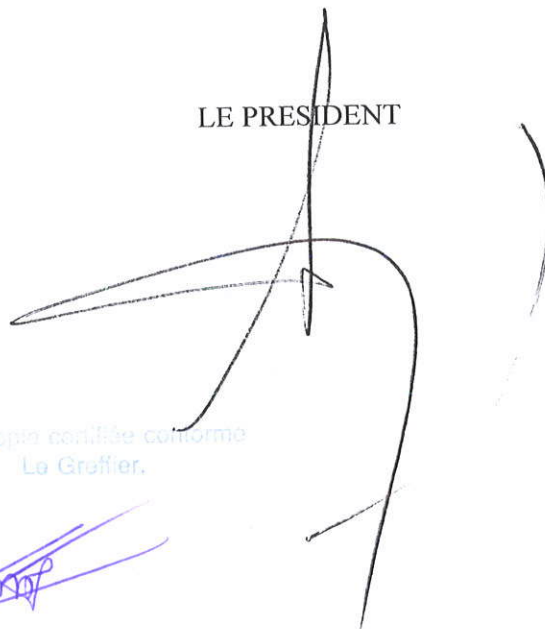
Le tout en application des articles 406 et suivants et 485 du Code de Procédure Pénale et des textes susvisés ;

Et le présent jugement a été signé par le Président et le Greffier.

LE GREFFIER



LE PRESIDENT



Pour copie certifiée conforme  
Le Greffier.



- Sommaire -

<u><b>ACTION PUBLIQUE</b></u>	p 10
- <b>Moyen de nullité</b>	p 13
- <b>Analyse de la procédure et des débats</b>	p 14
1 - <b>Données factuelles</b>	p 14
A) - <b>Découverte du sinistre et interventions extérieures</b>	p 14
a - <b>personnel SNCF</b>	p 14
b - <b>pompiers</b>	p 17
c - <b>autres secours</b>	p 21
B) - <b>Situation à bord du train</b>	p 21
a - <b>Volker Janz</b>	p 21
b - <b>autres personnels de bord</b>	p 27
1 - <b>conducteur de locomotive</b>	p 27
2 - <b>RET</b>	p 28
3 - <b>ASCT</b>	p 30
c - <b>les survivants</b>	p 32
d - <b>passagers des autres wagons</b>	p 34
C) - <b>Enquête, constatations techniques et médico légales</b>	p 35
a - <b>arrêt du train</b>	p 35
b - <b>état des lieux</b>	p 36
c - <b>autopsies</b>	p 38
d - <b>Volker Janz</b>	p 39
D) - <b>Discussion des données factuelles</b>	p 40
a - <b>immobilisation du convoi et propagation</b>	
Du sinistre	p 40
b - <b>version de Volker Janz</b>	p 42
c - <b>conditions d'auto sauvetage des passagers</b>	p 44
d - <b>découverte des victimes décédées</b>	p 45
2 - <b>Données scientifiques</b>	p 47
A) - <b>Départ de feu</b>	p 47
a - <b>expertise Ricetti</b>	p 47
b - <b>expertise Menard / Kleniewski</b>	p 49
c - <b>avis Heyn</b>	p 50
B) - <b>Propagation du feu</b>	p 51
a - <b>expertise Ricetti</b>	p 51
b - <b>expertise Kleniewski</b>	p 53
c - <b>conclusions Heyn</b>	p 56
d - <b>témoignage Beigneu</b>	p 58

C) - Responsabilités retenues	p 59
a - par M. Ricetti	p 59
b - par M. Kleniewski	p 59
c - par M. Heyn	p 60
D) - Discussion	p 61
a - départ de feu	p 61
b - propagation	p 62
c - facteur temps	p 63
d - actions possibles	p 65
3 - Organisation des trains en trafic international	p 66
A) - Cadre général	p 66
a - le RIC	p 66
b - l'UIC	p 69
B) - L'équipement dans le train Paris-Munich	p 70
a - expertise Kleniewski	p 71
b - rapport Maestrini	p 73
c - rapport BEATT	p 75
C) - La communication	p 76
a - équipement sonore	p 76
b - transmission des informations entre agents	p 78
c - formation et fonctions des personnels de bord	p 79
D) - Contrôles en matière d'interopérabilité	p 82
E) - Discussion	p 83
a - valeur des normes	p 83
b - infrastructure et équipement	p 84
c - gestion du personnel de bord	p 85
- Analyse juridique	p 87
1) - Les règles de droit	p 87
A) - Le lien de causalité	p 87
B) - La qualification de la faute	p 88
C) - L'imputabilité de la faute	p 89
2) - Les infractions reprochées aux prévenus	p 89
A) - Volker Janz	p 89
a - le positionnement du sac et des vêtements	p 90
b - l'abstention de lutter contre l'incendie	p 93
c - l'abstention d'avertir les passagers	p 94

d - l'abstention de déverrouiller les portes	p 95
1 - les portes du couloir	p 95
2 - les portes extérieures	p 96
e - l'alerte non appropriée	p 97

B) - La Deutsche Bahn Autozug	p 99
a - système de fermetures inadaptés	p 101
b - absence d'un extincteur	p 101
c - signalisation insuffisante et absence de règles d'utilisation des marteaux bris-vitres	p 102
1 - signalisation insuffisante	p 102
2 - absence d'indications	p 104

C) - La SNCF	p 105
a - absence de moyens de communication	p 105
b - circulation d'un wagon non conforme	p 107

<u><b>ACTION CIVILE</b></u>	p 108
-----------------------------	-------

<u><b>DISPOSITIF</b></u>	p 109
--------------------------	-------

<u><b>Sommaire</b></u>	p 115
------------------------	-------

