

SYNTHESE DE L'AFFAIRE DU DERAILLEMENT DU TRAIN A BRÉTIGNY-SUR-ORGE

Références : - N° du parquet : 1320500065.
- N° Instruction : 5/17/25.
- Procédure correctionnelle.
- Adresse : Tribunal judiciaire d'Evry, 9 rue des Mazières 91000 Evry Courcouronnes.

DESCRIPTION DE L'ÉVÉNEMENT

Le 12 juillet 2013 à 17H11, le train de voyageur SNCF N°3657 type Intercités (Paris – Limoges), composé d'une locomotive et de sept voitures, d'une capacité totale de 385 passagers, à l'approche de la gare de Brétigny-Sur-Orge (Essonne), qu'il devait traverser sans s'arrêter, déraillait sur la voie N°1 à une vitesse de 137 Km/h.

Ce déraillement s'est produit précisément sur la zone d'appareils de voie située à l'entrée nord de la gare. La locomotive et les quatre premières voitures s'immobilisaient à une centaine de mètres après la fin du quai, la quatrième voiture se couchait sur la voie. Le convoi s'était désolidarisé entre la 4^{ème} et la 5^{ème} voiture ; les trois dernières s'immobilisaient après avoir balayé le milieu du quai N°3.

Malgré la promptitude et l'ampleur des secours le bilan humain s'est établi à :

- 7 personnes décédées, dont 4 présentes sur le quai, 3 dans le train ;
- 70 personnes blessées dont 9 gravement ;
- 220 personnes choquées.

LA PROCEDURE JUDICIAIRE

LA PHASE ENQUETE /POURSUITE

Eu égard au caractère exceptionnel de l'événement, le jour même de l'accident, le procureur de la république d'Evry a ouvert une enquête de flagrance. Différents services d'investigation intervenaient : Les policiers du commissariat d'Arpajon, La sûreté départementale de l'Essonne accompagnée du service locale de la police technique, la direction de la police judiciaire de Versailles et la direction centrale de la police judiciaire.

- Dans le cadre de l'enquête de flagrance, les enquêteurs ont procédé aux actes suivants :
- Constatations d'usage réalisées sur la scène d'infraction et plus spécifiquement sur le matériel de voie ;
 - Exploitation des enregistrements de la vidéo surveillance de la gare ;
 - Le recueil des photographies de la scène d'infraction prises par des tiers ;
 - Des investigations concernant le conducteur du train ;
 - Des saisies documentaires ;
 - Le placement sous scellé des éléments de voie.

Les investigations ont orienté les enquêteurs vers l'hypothèse d'une sortie des rails consécutive à la rupture de 3 des 4 boulons qui avait permis le basculement d'une éclisse dans l'ornièrre du passage de roue du cœur de la file (rail) droite d'un « appareil de voie » dit traversée jonction double (TJD).

La TJD incriminé était identifiée par les paires d'aiguilles la dotant et autorisant le changement de voie, ses aiguilles portant les numéros 6,7,8 et 9 ; Toute au long de la procédure, cette TJD était dès lors nommée « TJD 6 /9 ».

Le 24 juillet 2013 une information judiciaire a été ouverte par le parquet des chefs d'homicides involontaires, de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à 3 mois et de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure ou égale à 3 mois.

Un peu plus tard, par 2 réquisitoires supplétifs (29 et 16 août 2013), le parquet a requis les magistrats chargés d'instruction d'informer sur l'homicide involontaire d'une personne décédée à l'hôpital et blessures involontaires sans ITT.

LA PHASE DE L'INFORMATION JUDICIAIRE

Les personnes concernées par l'information :

L'information a été suivie contre :

- La société SNCF Réseau, venant aux droits de RFF ;
- La société SNCF Mobilités, venant aux droits de SNCF
- Laurent WATON, chef de projet SNCF réseau ;
- Eric GEROL, technicien d'appui voie ;
- Christophe PEDUZZI, dirigeant de proximité voie.

Au cours de cette information, ont été mis en examen des chefs d'homicides involontaires et de blessures involontaires (ITT > 3 mois et ITT < 3 mois) :

- La société SNCF Réseau, venant aux droits de RFF ;
- La société SNCF Mobilités, venant aux droits de SNCF ;
- Laurent WATON, chef de projet SNCF réseau.

Les expertises judiciaires :

Les experts ferroviaires désignés durant la phase d'instruction ont été extrêmement clairs s'agissant du lien de causalité existant entre la mauvaise qualité des opérations de maintenance et de surveillance relatives à la TJD 6/9 et le déraillement de Brétigny-sur-Orge.

Ils ont relevé un état anormal de l'appareil de voie qui a provoqué le déraillement, issu d'un long processus de dégradation progressive, qui aurait pu être interrompu par une surveillance adaptée. Il ne s'agit aucunement d'un phénomène accidentel imprévisible.

De même, l'efficacité de la dernière tournée de surveillance avant le déraillement, réalisée le 4 juillet 2013 par Laurent WATON, seul dirigeant de proximité (DPX) du secteur de Brétigny, était rapidement mise en cause.

Les conclusions de l'information judiciaires :

L'instruction a mis en évidence l'existence d'un certain nombre de fautes à la charge des personnes physiques (défaillances dans les tournées de surveillance, le suivi du cœur avarié, les opérations de famille A et B, le traitement des relevés du MAUZIN, le remplacement des écrous, l'auscultation au marteau, le suivi des défauts, les lacunes dans la traçabilité...) qui dépassent la seule responsabilité pénale des personnes morales.

De même, il ressort de l'instruction que des salariés « de bureau », les responsables de terrain et les cadres, n'ont pas pris la peine de contrôler la bonne exécution, sur le terrain, des règles posées par les référentiels de la SNCF, ils ont accepté des documents de maintenance incomplets (Famille B de 2011) et un suivi insuffisant (suivi des cœurs), ils n'ont pas recherché

les causes profondes des défauts constatés de manière récurrentes au niveau de la TJD 6/9. Ils n'ont pas pris les mesures de réduction de vitesse qui auraient permis de ralentir le délabrement et d'éviter le déraillement ou bien d'en limiter les conséquences.

- **Le cas de Laurent WATON (DPX):**

L'instruction a révélé qu'« au regard de la datation des désordres par les experts, il est seulement possible d'affirmer qu'il étaient tous visibles 1 mois avant le déraillement. Par conséquent, c'est exclusivement au cours de la tournée du 4 juillet 2013 réalisée par Laurent Watton, qu'il est possible d'affirmer avec certitude qu'ils auraient dû être détectés » et que « le comportement fautif de Laurent WATTON s'agissant de la réalisation de cette tournée revêt un caractère de gravité évident et de danger immédiat » et que « par conséquent, il peut être relevé à l'encontre de Laurent Watton, à l'occasion de la tournée du 04 juillet 2013, une faute caractérisée engageant sa responsabilité pénale ».

LE RENVOI DEVANT LE TRIBUNAL CORRECTIONNEL

Le 12 juin 2020, les juges d'instruction ont ordonné le renvoi de Laurent WATON devant le Tribunal correctionnel aux côtés des deux personnes morales : la société SNCF Mobilités, venant aux droits de SNCF, et la société SNCF Réseau, venant aux droits de RFF et ce pour l'ensemble des infractions pour lesquelles ils étaient mis en examen.